

BAB II

PROFIL DAN KARIR POLITIK Ir. H. DJUANDA KARTAWIDJAJA

2.1 Profil Ir. H. Djuanda

Ir. H. Djuanda Kartawidjaja, salah satu tokoh nasional penting dalam sejarah Indonesia, lahir pada tanggal 14 Januari 1911 di Tasikmalaya, Jawa Barat¹⁶. Namun, terdapat versi lain mengenai tanggal kelahirannya yang tercatat dalam Buku Induk *Technische Hoge School Bandoeng* (sekarang ITB) institusi pendidikan tinggi tempat Djuanda menempuh studi yang menyebutkan bahwa ia lahir pada 10 Juli 1911. Perbedaan ini diduga muncul karena alasan administratif. Pada masa itu, praktik pengubahan tanggal lahir bukanlah hal yang langka, terutama agar calon siswa memenuhi persyaratan usia saat mendaftar ke sekolah formal. Dalam kasus Djuanda, kemungkinan besar perubahan tanggal lahir dilakukan agar ia dapat diterima masuk sekolah sesuai dengan batas usia minimum yang ditetapkan¹⁷.

Djuanda Kartawidjaja merupakan anak sulung dari pasangan Raden Kartawidjaja dan Nyi Momot¹⁸. Latar belakang keluarganya memberi pengaruh besar terhadap pendidikan dan pola pikir Djuanda di masa muda. Ayahnya, Raden Kartawidjaja, adalah seorang guru di *Hollands Inlandse School* (HIS) sebuah sekolah elit pada masa Hindia Belanda, yang setara dengan jenjang sekolah dasar dalam sistem pendidikan modern. Sekolah ini menggunakan bahasa Belanda

¹⁶ Arya Ajisaka, *Mengenal Pahlawan Indonesia* (Jakarta: Kawan Pustaka, 2008). hlm. 89

¹⁷ Djamin. *op. cit.* hlm. 19

¹⁸ I.O. Nanulaita, *Ir. Haji Juanda Kartawijaya* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1983). hlm. 7

sebagai bahasa pengantar dan hanya diperuntukkan bagi anak-anak pribumi dari kalangan tertentu, seperti anak pegawai negeri atau guru. Keberadaan ayahnya sebagai guru memberinya akses untuk diterima di HIS.

Sebagai seorang pendidik, Raden Kartawidjaja telah memiliki visi yang jauh ke depan terhadap masa depan anak-anaknya. Ia menyadari pentingnya pendidikan sebagai jalan untuk meningkatkan derajat keluarga serta sebagai bekal untuk menghadapi tantangan zaman. Oleh karena itu, ia berupaya keras agar anak sulungnya, Djuanda memperoleh pendidikan yang terbaik. Djuanda mengawali pendidikannya di HIS di Kuningan¹⁹. Selama menempuh pendidikan di HIS, Djuanda menunjukkan kemajuan yang pesat, terutama dalam penguasaan bahasa Belanda dan kemampuan berhitung.

Setelah menyelesaikan pendidikan dasarnya di HIS, Djuanda melanjutkan sekolah ke *Europese Lagere School* (ELS) di Cicalengka. Keputusan ini didorong oleh keinginan sang ayah, Raden Kartawidjaja, agar Djuanda dapat melanjutkan pendidikan tinggi, khususnya sekolah Teknik di Bandung atau sekolah kedokteran di Batavia²⁰. Namun, untuk dapat diterima di ELS bukanlah hal yang mudah. Sekolah ini ditujukan terutama bagi anak-anak Eropa dan elite pribumi, serta memiliki standar seleksi yang sangat tinggi. Syarat utamanya meliputi kemampuan berbahasa Belanda yang baik, prestasi akademik yang menonjol, serta status sosial keluarga, di mana orang tua diharapkan memiliki kedudukan sebagai pegawai pemerintahan kolonial Hindia Belanda. Berkat latar belakang pendidikan ayahnya

¹⁹ *ibid.* hlm. 9

²⁰ Djamin. *op. cit.* hlm. 11-12

sebagai guru dan kecerdasannya sendiri, Djuanda berhasil memenuhi persyaratan tersebut dan diterima di ELS, yang kemudian membuka jalan baginya untuk menapaki jenjang pendidikan yang lebih tinggi.

Djuanda menunjukkan perkembangan akademik yang luar biasa selama masa pendidikannya. Setelah duduk di bangku kelas lima, Djuanda berhasil menunjukkan prestasi yang menonjol sehingga ia mendapatkan kesempatan untuk melompat langsung ke kelas tujuh²¹. Keberhasilan tersebut menjadi semakin signifikan mengingat ELS bukanlah sekolah yang mudah dimasuki atau dijalani. Sekolah ini memiliki standar akademik tinggi dan seleksi ketat yang hanya dapat ditembus oleh siswa dengan kemampuan intelektual unggul.

Pada jenjang pendidikan menengah, Djuanda melanjutkan studinya di *Hogere Burgerlijke School* (HBS), sebuah sekolah lanjutan yang secara eksklusif menerima lulusan dari ELS. Selama menempuh pendidikan di HBS, kemampuan akademik Djuanda semakin matang, terutama dalam bidang eksakta. Pemahaman yang kuat terhadap ilmu pengetahuan dan teknologi yang diperolehnya di HBS kemudian mendorong Djuanda untuk melanjutkan pendidikan tinggi di *Technische Hoogeschool te Bandoeng* (THS Bandung)²².

Melihat bakat Djuanda yang sangat menonjol dalam bidang eksakta serta cita-citanya yang tinggi untuk melanjutkan pendidikan ke jenjang lebih tinggi, Direktur HBS, Dr. Ir. F. Gisolf, memberikan dukungan penuh agar Djuanda bisa melanjutkan studinya ke THS Bandung. Berkat rekomendasi dan bantuan dari Dr.

²¹ *ibid.* hlm. 12

²² *ibid.* hlm. 17

Gisolf serta dewan pengawas HBS, Djuanda berhasil memperoleh beasiswa dari pemerintah Hindia Belanda. Dengan beasiswa tersebut, Djuanda resmi masuk THS Bandung pada bulan Juli 1929²³.

Djuanda masuk di THS dan memilih jurusan *Wegen en Waterbouwkunde*, yaitu jurusan teknik pengairan dan jalan, pada tanggal 2 Juli 1929²⁴. Djuanda termasuk salah satu dari sedikit mahasiswa pribumi yang berhasil menembus pendidikan tinggi di THS, sebuah perguruan tinggi teknik bergengsi pada masa Hindia Belanda. Pada masa itu, akses pendidikan tinggi sangat terbatas bagi kalangan pribumi karena faktor ekonomi, sosial, dan politik.

Semasa Djuanda menjadi mahasiswa di THS, Indonesia sedang berada dalam masa kebangkitan nasional. Salah satu momen penting dalam fase ini adalah Sumpah Pemuda yang diikrarkan pada 28 Oktober 1928, yang menyatukan pemuda dari berbagai daerah di Nusantara dalam semangat kebangsaan dan cita-cita kemerdekaan²⁵.

Gelombang semangat nasionalisme ini turut memengaruhi lingkungan kampus THS. Bandung, sebagai kota pendidikan dan pusat pergerakan, menjadi tempat yang subur bagi tumbuhnya organisasi politik dan kegiatan pergerakan nasional. THS sendiri tidak luput dari pengaruh pergerakan tersebut, apalagi karena

²³ *ibid.* hlm. 19

²⁴ Kemensos RI Direktorat Jenderal Pemberdayaan Sosial Penanggulangan Kemiskinan Direktorat Kepahlawanan, Keberintisan, dan Kesetiakawanan Sosial *Profil Pahlawan Indonesia* (Jakarta: Kementerian Sosial RI, 2012). hlm. 106

²⁵ Djamin. *op. cit.* hlm. 26

salah satu alumninya adalah Soekarno, tokoh karismatik dan orator ulung yang sangat dihormati oleh kalangan pemuda dan mahasiswa.

Pada masa Djuanda menempuh pendidikan di THS Bandung, semangat perlawanan terhadap penjajahan Belanda mulai merambah ke kalangan mahasiswa. Awalnya, kehidupan organisasi di kampus didominasi oleh *Bandung Studenten Club* (BSC), sebuah organisasi buatan pemerintah kolonial Belanda yang menghimpun mahasiswa dari latar belakang Belanda, Tionghoa, dan Indonesia.

Namun, seiring dengan semakin meluasnya semangat pergerakan nasional, mahasiswa pribumi mulai mencari wadah yang lebih mencerminkan identitas kebangsaan mereka. Muncullah *Indonesische Studenten Vereniging* (ISV) atau Perkumpulan Mahasiswa Indonesia²⁶, sebagai alternatif dan saingan terhadap organisasi kolonial yang lebih eksklusif. Djuanda, yang semakin matang secara intelektual dan nasionalis, bersama mahasiswa Indonesia lainnya, memilih untuk bergabung dengan ISV²⁷.

Tujuan utama dari didirikannya *Indonesische Studenten Vereniging* (ISV) adalah untuk menghindari pengaruh budaya Barat serta menolak kebarat-baratan yang saat itu banyak memengaruhi kehidupan mahasiswa, seperti pesta dansa dan bentuk hiburan lain yang dianggap tidak mencerminkan identitas bangsa. Melalui keterlibatannya di ISV, Djuanda mulai mengenal dunia keorganisasian, yang kelak menjadi bekal penting dalam kiprahnya di dunia pemerintahan dan politik. Partisipasi aktif Djuanda di ISV menunjukkan minat dan kemampuannya dalam

²⁶ *ibid.* hlm. 26

²⁷ *ibid.* hlm. 27

memimpin dan berorganisasi. Bahkan, Djuanda sempat terpilih menjadi ketua ISV di lingkungan kampusnya²⁸. sebuah pencapaian yang menunjukkan bahwa ia sudah dipercaya menjadi pemimpin sejak masa muda dan telah memperlihatkan integritas serta dedikasi dalam perjuangan kebangsaan sejak dini.

Dengan aktivitas kampus yang semakin berkembang dan tuntutan akademik yang semakin berat, Djuanda, pada tahun kedua masa studinya di *Technische Hoogeschool* (THS) Bandung, memutuskan untuk meninggalkan asrama dan pindah ke rumah pamannya yang berada di kawasan Tegallega, Bandung²⁹. Keputusan ini dilakukan agar ia bisa lebih fokus dan tenang dalam menjalani masa perkuliahan.

Langkah ini terbukti memberikan dampak positif terhadap prestasi akademiknya. Setiap tahun, Djuanda berhasil meraih hasil yang memuaskan, mencerminkan konsistensi dan dedikasinya dalam menempuh pendidikan teknik yang sangat menantang.

Akhirnya, pada tanggal 6 Mei 1933, setelah melalui proses panjang dan penuh perjuangan, Djuanda dinyatakan lulus dalam sidang senat akademik bersama rekan-rekan mahasiswanya. Ia pun resmi menyandang gelar *Civil Ingenieur* (Ir.)³⁰. Hal ini menjadi momen yang sangat membahagiakan bagi Djuanda, teman-temannya, dan terutama bagi keluarganya. Kelulusan Djuanda bukan hanya menjadi pencapaian

²⁸ *ibid.*

²⁹ *ibid.* hlm. 28

³⁰ *ibid.*

pribadi, tetapi juga merupakan buah dari penantian panjang yang penuh harap dan pengorbanan, terutama dari orang tua dan keluarganya.

Setelah menyelesaikan studinya di *Technische Hoge School* (THS) dan meraih gelar insinyur, Ir. Djuanda bersiap memasuki fase baru dalam kehidupannya, yakni membentuk keluarga. Tak lama setelah kelulusannya, Ir. Djuanda menikahi Julia Virzsia, seorang guru taman kanak-kanak di Bandung. Julia adalah putri dari pasangan Wargadibrata dan Setiti Kajenah³¹. Menariknya, ayah Julia juga merupakan seorang mantri guru di sekolah HIS, sama seperti ayah Djuanda. Keduanya merupakan lulusan *Kweekschool* Bandung, sebuah lembaga pendidikan guru bergengsi pada masa Hindia Belanda. Hubungan baik antar keluarga sudah terjalin sebelumnya, sehingga pernikahan Djuanda dan Julia terjadi dalam suasana yang penuh keakraban dan restu keluarga besar³².

Ir. Djuanda memulai langkah baru dalam hidupnya dengan merantau ke Jakarta untuk mencari pekerjaan. Namun, situasi pada saat itu tidaklah mudah. Hindia Belanda sedang menghadapi krisis ekonomi global yang dikenal dengan nama Krisis *Malaise*, yang mulai melanda dunia pada awal tahun 1930 dan berdampak sangat besar terhadap negara-negara jajahan, termasuk Hindia Belanda.

Krisis *Malaise* menyebabkan gejolak ekonomi yang parah. Pemerintah kolonial Hindia Belanda melakukan pemotongan besar-besaran terhadap anggaran negara, termasuk dalam sektor gaji pegawai, pendidikan, kesehatan, hingga

³¹ Kemensos RI. *op. cit.* hlm. 107

³² Djamin. *op. cit.* hlm. 30-31

pertanian³³. Keadaan ini membuat lapangan pekerjaan menjadi sangat sempit, terutama bagi pribumi yang baru menyelesaikan pendidikan tinggi seperti Djuanda. Persaingan kerja semakin ketat karena banyak lulusan dan pegawai terdampak krisis yang juga mencari peluang.

Keadaan ekonomi yang penuh tekanan akibat Krisis *Malaise* membuat Ir. H. Djuanda mengalami kesulitan dalam mencari pekerjaan, terlebih karena ia telah membina rumah tangga dan mulai memikul tanggung jawab sebagai kepala keluarga. Dalam situasi ini, dukungan keluarga menjadi sangat penting.

Ayahnya, Raden Kartawidjaja, yang tidak hanya dikenal sebagai mantri guru, tetapi juga sebagai aktivis dan pengurus Muhammadiyah di Tasikmalaya, ikut andil dalam mencarikan solusi. Melihat kondisi ekonomi yang tidak menentu dan latar belakang keislaman serta pendidikan yang kuat, Raden Kartawidjaja menyarankan agar Djuanda melamar pekerjaan di *Algemene Middelbare School* (AMS) Muhammadiyah, sebuah sekolah setara dengan SMA yang dikelola oleh organisasi Muhammadiyah. AMS Muhammadiyah terletak di Jalan Kramat, Jakarta, dan merupakan bagian dari upaya Muhammadiyah dalam meningkatkan pendidikan modern untuk pribumi Indonesia³⁴.

Ir. Djuanda berhasil diterima mengajar di AMS Muhammadiyah pada tahun 1933, dan menjadi direktur untuk tahun setelahnya. Keberhasilan ini tidak lepas

³³ Nanulaita. *op. cit.* hlm. 29-30

³⁴ Djamin. *op. cit.* hlm. 34

dari kombinasi dukungan keluarga, terutama dari ayahnya Raden Kartawidjaja, dan peran penting tokoh nasional Otto Iskandar Dinata³⁵.

Otto Iskandar Dinata, yang saat itu dikenal sebagai anggota Dewan Rakyat (*Volksraad*) serta tokoh aktif dalam Muhammadiyah dan Paguyuban Pasundan, memberikan surat rekomendasi resmi kepada pihak AMS Muhammadiyah. Dalam surat tersebut, Otto menekankan kecerdasan, integritas, dan ketekunan Djuanda sebagai calon pengajar yang potensial dan layak untuk diberi kepercayaan.

Kebetulan, AMS Muhammadiyah pada saat itu tengah membutuhkan tenaga pengajar yang berkualitas sekaligus pemimpin untuk menduduki posisi direktur sekolah, sehingga kedatangan Djuanda dianggap sangat tepat. Latar belakang akademiknya yang kuat di bidang teknik serta kepribadiannya yang sederhana dan tekun sesuai dengan nilai-nilai yang dijunjung tinggi oleh Muhammadiyah sebagai organisasi Islam modernis yang berfokus pada pendidikan dan pembaruan sosial.

Pemerintahan Hindia Belanda merasa terancam oleh semangat pergerakan nasional yang kian tumbuh pesat di kalangan pribumi, terutama melalui pendidikan. Pendidikan saat itu tidak hanya menjadi sarana mencerdaskan masyarakat, tetapi juga wadah menanamkan semangat kebangsaan dan kesadaran akan kemerdekaan. Kekhawatiran pemerintah kolonial terhadap potensi pendidikan swasta pribumi sebagai tempat penyebaran ide-ide nasionalis mendorong mereka mengeluarkan kebijakan yang represif yaitu *Toezicht Ordonnantie* atau lebih dikenal sebagai *Wilde Scholen Ordonnantie* atau dalam Bahasa Indonesia Pengawasan Sekolah

³⁵ *ibid.* hlm. 34-35

Liar³⁶. Peraturan ini bertujuan untuk mengontrol dan membatasi persebaran pendidikan non-pemerintah, terutama yang digagas oleh organisasi nasionalis atau keagamaan seperti Muhammadiyah, Taman Siswa, dan lain-lain.

Setelah mengabdikan selama lima tahun sebagai Direktur dan guru di *Algemene Middelbare School Muhammadiyah*, Ir. Djuanda Kartawidjaja mengambil keputusan penting dalam perjalanan karirnya. Dengan membaiknya kondisi ekonomi di tahun 1939, peluang untuk berkarir di lembaga pemerintahan kolonial mulai terbuka kembali, khususnya bagi mereka yang memiliki latar belakang akademik kuat seperti Djuanda³⁷.

2.2 Karir Politik

Pada tahun 1939, Ir. Djuanda mengundurkan diri dari jabatannya sebagai direktur AMS Muhammadiyah dan menyerahkan jabatannya kepada pengganti yang baru. Ir. Djuanda melamar pekerjaan ke pemerintahan dan diterima bekerja di pemerintahan pada sektor yang sesuai dengan bidangnya yaitu Teknik pengairan. Ir. Djuanda mulai bertugas di *Provinciale Waterstaat* (Djawatan Pengairan) provinsi Jawa Barat bagian dari *Departement van Verkeer en Waterstaat* (departemen pekerjaan umum) yang berkantor di Kramat, kemudian berpindah ke Bandung yang berkantor di Gedung *V en W* yang sekarang dikenal sebagai Gedung sate³⁸. Jabatan ini sangat cocok dengan latar belakang Djuanda sebagai lulusan *Technische Hoger School* (THS) Bandung, dengan spesialisasi di bidang *Wegen en*

³⁶ Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia Jilid V* (Jakarta: Balai Pustaka, 2019). Hlm. 197

³⁷ Nanulaita. *op. cit.* hlm. 37

³⁸ Djamin. *op cit.* hlm. 37

Waterbouwkunde (Teknik Pengairan dan Jalan). Masa kerja di pemerintahan kolonial ini bukan sekadar transisi profesional, tetapi juga menjadi fondasi awal peran Djuanda dalam birokrasi teknokratis.

Pada tahun 1940, Ir. Djuanda Kartawidjaja dan keluarganya melakukan perpindahan tempat tinggal dari Jakarta ke Bandung. Perpindahan ini berkaitan langsung dengan penugasannya di *Provinciale Waterstaat* Provinsi Jawa Barat, karena kantor tempat ia bekerja dipindahkan ke ibu kota provinsi, yaitu Bandung. Setibanya di Bandung, Ir. Djuanda dan keluarganya menetap di jalan Ciliwung. Mereka tinggal di sana hingga situasi politik dan militer berubah secara drastis akibat kedatangan Pasukan Jepang ke Hindia Belanda. Saat Jepang mulai menduduki Indonesia pada tahun 1942, banyak perubahan terjadi, baik dalam bidang sosial, ekonomi, maupun keamanan. Kondisi ini menyebabkan Djuanda dan keluarganya berpindah ke *Ijzerman Park*, yang sekarang disebut dengan taman Ganesha³⁹. Lokasi ini berada dekat pusat kota dan pusat pendidikan, yang kemungkinan besar juga dipilih karena strategis dan lebih aman di tengah ketidakpastian situasi militer saat itu.

Pada masa pendudukan Jepang di Indonesia, Ir. H. Djuanda Kartawidjaja tetap menjalankan tugasnya di Djawatan Pekerjaan Umum, sebuah lembaga teknis yang dulunya berfungsi untuk mengelola berbagai urusan infrastruktur dan pembangunan sipil di masa Hindia Belanda. Namun setelah Jepang datang, peran dan orientasi lembaga ini berubah drastis. Hampir seluruh kegiatan Djawatan

³⁹ *ibid.* hlm. 38

Pekerjaan Umum diarahkan semata-mata untuk kepentingan perang⁴⁰. Dalam situasi ini, Djuanda tetap bekerja, tetapi ruang geraknya menjadi sangat terbatas. Seluruh aktivitas yang sebelumnya mungkin memberi manfaat langsung bagi masyarakat, kini digantikan oleh proyek-proyek militer. Sementara itu, kondisi sosial ekonomi masyarakat terus memburuk. Kelaparan, kemiskinan, serta kelangkaan bahan pokok menjadi pemandangan yang umum, dan rakyat hidup dalam penderitaan yang mendalam.

Pada masa pendudukan Jepang, meskipun seluruh aktivitas teknis diarahkan untuk mendukung kepentingan perang, Ir. H. Djuanda tetap melaksanakan tugasnya sebagai insinyur di Djawatan Pekerjaan Umum dengan dedikasi. Salah satu proyek penting yang ia tangani adalah pembangunan jembatan yang melintasi Sungai Citarum di wilayah Kedung Gede⁴¹. Namun, jembatan ini sempat dihancurkan oleh tentara Belanda dalam upaya mundur dari pasukan Jepang. Jembatan di Kedung Gede ini kemudian berhasil difungsikan kembali setelah dilakukan pembangunan ulang dan menjadi jalur penghubung penting antar wilayah. Keberlanjutan penggunaan jembatan tersebut tercatat hingga sekitar tahun 1958⁴².

Tahun 1945 menjadi titik balik yang sangat monumental bagi bangsa Indonesia. Setelah melalui masa penjajahan yang panjang dan menyakitkan, baik di bawah kekuasaan kolonial Belanda maupun pendudukan militer Jepang, rakyat Indonesia akhirnya merasakan momen pembebasan. Pada tanggal 17 Agustus 1945,

⁴⁰ *ibid.*

⁴¹ Nanulaita. *op. cit.* hlm. 38

⁴² Djamin. *op. cit.* hlm. 38-39

Ir. Soekarno membacakan teks Proklamasi Kemerdekaan Indonesia. Pembacaan proklamasi ini menjadi tonggak penting dalam sejarah perjuangan bangsa, karena secara resmi menyatakan kepada dunia bahwa Indonesia telah merdeka dan tidak lagi berada di bawah kekuasaan asing.

Sambutan rakyat terhadap Proklamasi Kemerdekaan 17 Agustus 1945 begitu antusias dan meluas ke berbagai pelosok Nusantara. Di berbagai daerah, respons terhadap proklamasi tidak hanya berupa perayaan simbolik, tetapi juga diwujudkan dalam aksi nyata. Para pemuda menjadi ujung tombak dalam merebut kekuasaan dari tangan militer Jepang yang saat itu masih berada di Indonesia. Demikian pula terjadi di Bandung, Ir. Djuanda memimpin secara langsung aksi perebutan kantor kereta api dari tangan Jepang di Bandung dan berhasil merebut pada bulan September 1945⁴³. Keberhasilan Ir. Djuanda dan rekan-rekannya dalam merebut kantor kereta api dari penguasaan Jepang menjadi tonggak penting dalam perjuangan mempertahankan kemerdekaan.

Sebagai bentuk penghargaan atas keberaniannya dan kemampuan kepemimpinannya, Pemerintah Republik Indonesia mengangkat Ir. Djuanda sebagai Ketua Djawatan Kereta Api. Pengangkatan ini secara resmi dinyatakan dalam maklumat dari Kementerian Perhubungan no. 1/KA tertanggal 23 Januari 1946, dan Ir. Djuanda resmi menjabat pada 31 Januari 1946⁴⁴. Jabatan ini merupakan pengangkatan pertama dalam sejarah Indonesia untuk posisi tertinggi

⁴³ Soedarman, *Jejak Jejak Pahlawan : Perekat Kesatuan Bangsa Indonesia* (Ghalia Indonesia, 2006). hlm. 63

⁴⁴ Muhammad Gani, *Kereta Api Indonesia* (Jakarta: Departemen Penerangan Republik Indonesia, 1978). hlm. 57

dalam bidang perkeretaapian, menunjukkan kepercayaan penuh pemerintah terhadap Ir. Djuanda dalam membangun sistem transportasi nasional pascakemerdekaan.

Pengangkatan Ir. Djuanda hanya diumumkan melalui sebuah maklumat dari Kementerian Perhubungan yang ditandatangani langsung oleh Presiden Ir. Soekarno, tanpa prosesi seremoni pelantikan yang formal. Begitu kabar pengangkatan tersebut diterima, Ir. Djuanda segera mengambil tindakan cepat dengan langsung bergabung bersama staf Djawatan Kereta Api yang saat itu telah berada di Bandung⁴⁵.

Peristiwa Bandung Lautan Api yang terjadi pada tanggal 23 Maret 1946 menjadi titik penting dalam sejarah perjuangan bangsa Indonesia, termasuk dalam perjalanan karir Ir. Djuanda sebagai Ketua Djawatan Kereta Api (DKA). Akibat dari peristiwa ini, banyak kantor pemerintahan, termasuk kantor dinas Ir. Djuanda, harus segera dikosongkan⁴⁶. Seluruh aktivitas dan administrasi Djawatan Kereta Api dipindahkan secara darurat ke daerah Cisurupan yang terletak di jalur lintas Garut-Cikajang⁴⁷ sebuah wilayah di Jawa Barat yang lebih aman pada saat itu.

Pada masa awal operasional kereta api pascakemerdekaan, Ir. Djuanda sebagai Ketua Djawatan Kereta Api menjadi tokoh sentral dalam membangun kembali sistem transportasi yang sangat vital bagi negara yang baru berdiri. Kondisi kereta api pada masa itu masih jauh dari kata ideal. Sarana dan prasarana yang

⁴⁵ Djamin. *op. cit.* hlm. 74

⁴⁶ Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia Jilid VI* (Jakarta: Balai Pustaka, 2019). hlm. 192

⁴⁷ Djamin. *loc. cit.*

tersedia merupakan peninggalan masa pendudukan Jepang yang sebagian besar sudah usang dan rusak. Jalur rel yang bergelombang, bantalan yang sudah tua, serta gerbong dan lokomotif yang sudah melewati masa pakai membuat perjalanan kereta api menjadi tidak nyaman⁴⁸.

Ir. Djuanda memulai revolusi di bidang perkeretaapian dengan langkah-langkah fundamental, yakni melakukan perbaikan besar-besaran terhadap fasilitas yang sudah rusak. Stasiun-stasiun, jalur kereta api, dan perumahan bagi karyawan DKA yang kondisinya mengenaskan menjadi fokus utama dalam tahap awal upaya perbaikan⁴⁹. Djuanda menyadari bahwa sumber daya manusia yang bekerja di sektor perkeretaapian harus dijamin kesejahteraannya agar sistem transportasi ini bisa kembali berfungsi secara optimal.

Salah satu agenda penting dalam revolusi kereta api yang dipimpin Ir. Djuanda adalah program pengadaan dan perbaikan lokomotif serta jalur rel yang sempat dibongkar atau tidak lagi difungsikan oleh pemerintah Jepang selama masa penjajahan. Di bawah kepemimpinan Ir. Djuanda, DKA berhasil melakukan revitalisasi sejumlah jalur penting yang sebelumnya nonaktif, antara lain Pengandaran-Cijulang sejauh 22 km, Purwosari-Kartosuro sejauh 12 km, Purwodadi-Ngemplak sejauh 10 km, Kutoarjo-Purworejo sejauh 12 km, Kudus-Bangkalan sejauh 24 km, Plumpang-Tuban sejauh 22 km, serta Ponorogo-Slahung

⁴⁸ *ibid.*

⁴⁹ Ade Bagus Setyawan, 'Djuanda Kartawidjaya: Dari Menteri Hingga Perdana Menteri 1946-1959', *Avatara*, 5.2 (2017), 273–88. Hlm. 278

sejauh 26 km⁵⁰. Jalur-jalur ini diperbaiki dan diaktifkan kembali untuk mendukung mobilitas rakyat dan memperkuat logistik nasional.

Tanggung jawab besar yang diemban Ir. Djuanda sebagai Ketua Djawatan Kereta Api tidak hanya menunjukkan dedikasinya dalam membangun kembali infrastruktur transportasi pasca kemerdekaan, tetapi juga menjadi landasan kepercayaan yang lebih luas terhadap kapasitas kepemimpinannya. Hal ini terlihat ketika Perdana Menteri Sutan Sjahrir mengangkatnya menjadi Menteri Muda Perhubungan dalam susunan kabinet. Menjabat dua posisi sekaligus sebagai Ketua Djawatan Kereta Api dan Menteri Muda Perhubungan menunjukkan tingkat kepercayaan yang luar biasa dari pemerintah terhadap dirinya. Jabatan rangkap ini bukan sekadar simbol politik, tetapi bentuk nyata dari pengakuan atas integritas, keahlian teknis, dan kepemimpinan Ir. Djuanda. Ia dipercaya tidak hanya menjalankan tugas teknokratik tetapi juga peran strategis dalam pemerintahan yang sedang berusaha mengatur ulang sistem birokrasi dan pembangunan nasional.

Selama masa jabatannya sebagai Ketua Djawatan Kereta Api, Ir. Djuanda memainkan peran strategis dalam memperkuat koordinasi dan integrasi sistem perkeretaapian nasional, khususnya di Pulau Jawa. Salah satu langkah penting yang ia ambil adalah menyelenggarakan pertemuan besar antara para staf Djawatan Kereta Api dari seluruh wilayah Jawa yang dilaksanakan di Solo. Pertemuan ini menjadi titik balik penting dalam sejarah pengelolaan kereta api di Indonesia. Pada masa itu, sistem kereta api di Pulau Jawa masih terbagi-bagi berdasarkan warisan

⁵⁰ Gani. *op. cit.* hlm. 58

kolonial. Di Jawa Barat, jaringan kereta api merupakan bekas *Staatsspoor* milik pemerintah kolonial Hindia Belanda, demikian pula di Jawa Timur. Sementara di Jawa Tengah, pengelolaan kereta api berasal dari perusahaan swasta. Masing-masing wilayah memiliki permasalahan operasional yang berbeda, dan selama itu pula mereka berjalan sendiri-sendiri tanpa sinergi, padahal mereka menghadapi tantangan yang serupa, terutama soal ketersediaan bahan bakar dan komponen operasional lainnya⁵¹. Melalui pertemuan di Solo, Ir. Djuanda mendorong lahirnya semangat kebersamaan dan gotong royong antar wilayah dalam mengelola serta membangun kembali jaringan kereta api nasional. Ia berhasil meyakinkan para pemimpin DKA dari ketiga wilayah bahwa hanya melalui kerja sama yang erat, sistem transportasi kereta api Indonesia dapat bangkit dari keterpurukan akibat masa penjajahan dan perang.

Pada awal kiprahnya di pemerintahan, Ir. Djuanda dipercaya untuk menduduki jabatan penting sebagai Menteri Muda Perhubungan dalam kabinet yang dipimpin oleh Perdana Menteri Sutan Syahrir pada 12 Maret 1946. Menariknya, dalam jabatan ini Ir. Djuanda mendampingi Ir. Abdul Karim, seorang sahabat lamanya yang juga merupakan rekan seangkatan semasa menempuh pendidikan di *Technische Hoge School* (THS) Bandung. Di tengah amanah barunya sebagai Menteri Perhubungan, Ir. Djuanda tetap menjalankan peran lamanya sebagai Ketua Djawatan Kereta Api. Ia harus mampu membagi waktu, tenaga, dan perhatian antara dua tanggung jawab besar yang keduanya sangat krusial bagi

⁵¹ *ibid.* hlm. 97

kelangsungan Republik Indonesia yang baru berdiri. Pada saat yang bersamaan, situasi politik nasional pun sedang berubah. Pemerintah Republik Indonesia memutuskan untuk memindahkan pusat pemerintahannya dari Jakarta ke Yogyakarta⁵². Wilayah Yogyakarta pada masa itu dianggap sebagai tempat yang paling aman dan strategis untuk dijadikan pusat pemerintahan Republik Indonesia, terutama setelah Jakarta dinilai sudah tidak lagi kondusif menyusul meningkatnya tekanan dan ancaman dari pihak Belanda yang berupaya kembali menguasai Indonesia pasca proklamasi kemerdekaan.

Hampir seluruh tanggung jawab Ir. Djuanda sebagai Ketua Djawatan Kereta Api sejalan dan melebur dengan peran barunya sebagai Menteri Muda Perhubungan. Hal ini disebabkan karena inti dari kedua jabatan tersebut berada dalam satu jalur yang sama, yaitu sektor perhubungan, khususnya perkeretaapian yang saat itu menjadi tulang punggung mobilitas nasional. Dalam kementerian perhubungan sendiri, pembahasan yang dominan pun berkaitan erat dengan perkeretaapian⁵³. Hal ini menunjukkan betapa besar peran dan pengaruh sektor kereta api pada masa itu dalam mendukung kegiatan pemerintahan, distribusi logistik, serta mobilitas rakyat dan aparatur negara. Ir. Djuanda harus menyelaraskan kebijakan kementerian dengan pelaksanaan teknis di lapangan, menjadikan dirinya sebagai penghubung strategis antara kebijakan negara dan realisasi teknis di sektor transportasi.

⁵² Nanulaita. *op. cit.* hlm. 80

⁵³ Djamin. *op. cit.* hlm. 82

Setelah peristiwa penculikan oleh kelompok oposisi, Sutan Syahrir kembali mendapatkan kepercayaan dari Presiden Soekarno untuk membentuk kabinet baru. Maka, lahirlah Kabinet Syahrir III⁵⁴. Dalam kabinet ini, Ir. Djuanda dipercaya untuk melanjutkan tugasnya sebagai Menteri Perhubungan. Penunjukan ini bukan tanpa alasan, karena Ir. Djuanda telah menunjukkan dedikasi dan kemampuan luar biasa dalam membangun infrastruktur transportasi nasional, khususnya dalam sektor perkeretaapian pada masa sebelumnya.

Sebagai Menteri Perhubungan di Kabinet Syahrir III, Ir. Djuanda tidak hanya fokus pada pembangunan dan perbaikan transportasi darat, terutama kereta api, tetapi juga mulai menaruh perhatian besar pada sektor pelayaran laut. Ia menyadari bahwa sebagai negara kepulauan, transportasi laut memegang peranan penting dalam menghubungkan wilayah-wilayah Nusantara yang tersebar dan memperkuat kesatuan bangsa.

Namun, di tengah usahanya, Ir. Djuanda dihadapkan pada banyak tantangan di sektor pelayaran. Meskipun pemerintah telah membentuk sebuah lembaga khusus yang bernama Djawatan Oeroesan Laoet Seloroeh Indonesia (DJOLSI) dengan tujuan mengelola dan mengembangkan transportasi laut, realitasnya pertumbuhan dan kemajuan di bidang ini berjalan sangat lambat⁵⁵. Pada pertengahan tahun 1947, pemerintah mengambil keputusan penting dengan menghapuskan lembaga DJOLSI. Keputusan ini diambil karena DJOLSI dinilai

⁵⁴ Bibit Suprpto, *Perkembangan Kabinet Dan Pemerintahan Di Indonesia* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1985). hlm. 50

⁵⁵ Djalal Hasjim, *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut* (Bandung: Binacipta, 1979). hlm. 59

belum mampu memberikan kontribusi maksimal dalam membangun sektor pelayaran nasional. Sebagai gantinya, dibentuklah Djawatan Pelayaran yang berada langsung di bawah koordinasi Kementerian Perhubungan. Namun, meskipun secara kelembagaan telah terjadi perubahan, aktivitas pelayaran di laut Indonesia masih sangat terbatas⁵⁶.

Tidak berkembangnya sektor transportasi laut pada masa itu menjadi salah satu tantangan besar yang dihadapi Ir. Djuanda sebagai Menteri Perhubungan. Ketidakstabilan politik, terbatasnya infrastruktur maritim, serta kondisi ekonomi yang belum pulih sepenuhnya menyebabkan pelayaran nasional sulit untuk bergerak maju. Melihat realitas ini, Ir. Djuanda mengambil langkah strategis dengan mengalihkan fokus dan memprioritaskan pembangunan di sektor transportasi darat. Dalam upayanya tersebut, Ir. Djuanda menjalankan program-program konkret yang menysasar berbagai aspek transportasi darat, terutama kereta api yang menjadi tulang punggung mobilitas barang dan manusia pada masa itu. Salah satu fokus utamanya adalah pengadaan dan perbaikan gerbong-gerbong baru untuk menggantikan armada lama yang sudah tidak layak pakai akibat masa penjajahan dan perang. Ia juga mempercepat perbaikan serta pembangunan jalur-jalur kereta api yang sebelumnya telah dibongkar atau rusak.

Pembangunan infrastruktur transportasi darat yang semula menjadi prioritas Ir. Djuanda sebagai Menteri Perhubungan mulai menemui hambatan serius ketika situasi politik dalam negeri mengalami gejolak. Penandatanganan Perjanjian

⁵⁶ Djamin. *op. cit.* hlm. 81

Linggarjati oleh Perdana Menteri Sutan Syahrir menuai penolakan dari berbagai pihak, khususnya kelompok-kelompok yang menilai perjanjian tersebut terlalu menguntungkan Belanda dan melemahkan posisi Indonesia sebagai negara merdeka. Penolakan ini tidak hanya sebatas kritik, tetapi berkembang menjadi pemberontakan terbuka dari kalangan yang tidak setuju terhadap kebijakan pemerintah. Melihat ancaman kekerasan dan ketidakstabilan yang semakin menguat akibat situasi politik dan militer yang tidak menentu pasca penandatanganan Perjanjian Linggarjati, Ir. Djuanda sebagai Ketua Djawatan Kereta Api (DKA) mengambil langkah strategis untuk menjaga kelangsungan operasional dan keselamatan para pegawai serta aset negara. Ia memutuskan untuk memindahkan Balai Besar Kereta Api yang sebelumnya berlokasi di Cisurupan, Jawa Barat ke Gombong dan Kebumen, lalu berpindah kembali ke Yogyakarta⁵⁷.

Dengan kondisi keamanan yang memburuk dan sumber daya yang dialihkan untuk menanggulangi pemberontakan, berbagai proyek pembangunan yang telah dirancang dan mulai dijalankan oleh Ir. Djuanda pun tertunda bahkan terhenti. Dalam konteks ini, tantangan Ir. Djuanda semakin berat, karena ia tidak hanya harus mengelola persoalan teknis pembangunan, tetapi juga harus menghadapi ketidakpastian politik dan gangguan stabilitas nasional.

Tak hanya pemberontakan, dinamika internal kabinet juga turut memperburuk keadaan. Ketegangan politik yang muncul akibat perbedaan pandangan di antara anggota kabinet menyebabkan perpecahan serius dalam pemerintahan. Akhirnya,

⁵⁷ *ibid.*

situasi ini memaksa Perdana Menteri Syahrir untuk mengundurkan diri dari jabatannya. Pada tanggal 27 Juni 1947, pemerintahan sementara kembali berada di bawah kendali Presiden Soekarno⁵⁸.

Pada tanggal 3 Juli 1947, Amir Sjarifoeddin resmi membentuk kabinet baru setelah menerima mandat sebagai Perdana Menteri dari Presiden Soekarno. Kabinet Amir Sjarifoeddin ini bekerja dalam periode penuh tekanan, yakni dari 3 Juli 1947 hingga 11 November 1947⁵⁹. Di tengah ketegangan diplomatik dan militer yang meningkat antara Indonesia dan Belanda, kabinet ini dihadapkan pada tantangan besar yaitu mempertahankan kemerdekaan yang baru saja diproklamasikan, sementara Belanda dengan segala cara berupaya mengembalikan kekuasaan kolonialnya atas wilayah Nusantara.

Ir. Djuanda dalam kabinet Amir Sjarifoeddin kembali dipercaya untuk menjabat sebagai Menteri Perhubungan, bahkan hingga dua periode pada Kabinet Amir Sjarifoeddin I dan dilanjutkan pada Kabinet Amir Sjarifoeddin II. Kepercayaan yang terus diberikan kepadanya mencerminkan betapa besar pengakuan atas kapabilitas, integritas, serta dedikasi yang dimilikinya. Yang menarik, Ir. Djuanda bukanlah figur politik partisan. Ia tidak berasal dari golongan atau partai politik manapun, seperti Masyumi, Sosialis, atau Komunis yang saat itu mendominasi peta politik nasional⁶⁰. Ketidakberpihakan ini justru menjadi kekuatan tersendiri yang membuatnya diterima di berbagai kalangan, termasuk oleh

⁵⁸ Suprpto. *op. cit.* hlm. 59

⁵⁹ Djamin. *op. cit.* hlm. 82

⁶⁰ Bagus Setyawan. *op. cit.* hlm. 279

para pemimpin dari latar belakang ideologi yang berbeda. Ia lebih dikenal sebagai seorang teknokrat dan birokrat yang professional, berfokus pada kerja nyata dan kepentingan rakyat, bukan kepentingan golongan atau partai.

Setelah kegagalan Kabinet Amir Sjarifoeddin II dalam menangani Perjanjian Renville, yang seharusnya menjadi jalan diplomatik untuk menyelesaikan konflik antara Indonesia dan Belanda, situasi politik dalam negeri pun semakin memanas. Perjanjian ini, yang mencakup gencatan senjata dan enam prinsip dasar untuk penyelesaian politik, tidak mampu menghentikan agresi dan tekanan Belanda terhadap Republik Indonesia. Kegagalan ini menurunkan legitimasi kabinet, dan pada akhirnya, melalui Maklumat Presiden RI Nomor 2 Tahun 1948, Kabinet Amir Sjarifoeddin resmi dibubarkan pada 23 Januari 1948⁶¹.

Sebagai langkah lanjutan, Presiden Soekarno memberikan mandat kepada Wakil Presiden Mohammad Hatta untuk membentuk kabinet baru. Maka, lahirlah Kabinet Hatta pada 24 Januari 1948 sebagai usaha untuk menstabilkan kondisi politik dan militer yang semakin genting. Dalam kabinet ini, Ir. Djuanda kembali dipercaya untuk menduduki jabatan sebagai Menteri Perhubungan dan merangkap sebagai Menteri Pekerjaan Umum, sebelum digantikan oleh Ir. Laoh sebagai Menteri Pekerjaan Umum pada tanggal 13 April 1948⁶².

Tidak hanya menjalankan tugas kementerian, Ir. Djuanda juga aktif sebagai bagian dari delegasi Republik Indonesia dalam sejumlah perundingan penting dengan Belanda. Ia terlibat dalam Perjanjian Renville serta Perundingan Kaliurang.

⁶¹ *ibid.*

⁶² Djamin, *op. cit.* hlm. 84

Meskipun kedua perjanjian tersebut belum menghasilkan kemerdekaan penuh bagi Indonesia. Selain tekanan eksternal, Kabinet Hatta juga menghadapi tantangan besar dari dalam negeri. Salah satunya adalah pemberontakan ideologis yang dilakukan oleh Partai Komunis Indonesia (PKI) di Madiun⁶³. Dipimpin oleh Musso, pemberontakan ini mengancam stabilitas nasional dan menambah beban pemerintahan yang tengah berjuang mengkonsolidasikan kekuasaan serta mengupayakan pengakuan kedaulatan Indonesia.

Setelah melalui berbagai dinamika politik dan diplomasi yang kompleks, Kabinet Hatta mengalami perubahan komposisi atau reshuffle, yang kemudian dikenal sebagai Kabinet Hatta II. Dalam formasi kabinet yang diperbaharui ini, Ir. Djuanda kembali mendapat kepercayaan dari pemerintah, kali ini untuk menduduki jabatan sebagai Menteri Negara mulai 4 Agustus 1949⁶⁴. Penunjukan ini menandakan kesinambungan peran strategis Djuanda dalam pemerintahan, khususnya dalam masa transisi yang krusial menuju kemerdekaan yang diakui secara internasional.

Salah satu momen paling penting dalam masa jabatan Kabinet Hatta II adalah Konferensi Meja Bundar (KMB) yang dilangsungkan di Den Haag, Belanda. KMB menjadi titik balik dalam perjuangan diplomasi Indonesia untuk memperoleh pengakuan kedaulatan secara penuh dari Belanda. Dalam forum internasional ini, Ir. Djuanda memainkan peran sentral sebagai perwakilan dalam delegasi komisi

⁶³ Bagus Setyawan. *loc. Cit.*

⁶⁴ Suprpto. *op. cit.* hlm. 95

ekonomi dan keuangan⁶⁵. Tugasnya sangat penting karena menyangkut aspek fundamental dari keberlanjutan pemerintahan Indonesia pasca pengakuan kedaulatan.

KMB menghasilkan sejumlah keputusan besar. Salah satunya adalah pembentukan Uni Indonesia-Belanda, sebuah bentuk kerja sama bilateral yang bersifat simbolik dan diketuai oleh Ratu Belanda. Namun, keputusan yang paling berdampak adalah pengakuan resmi atas pembentukan Republik Indonesia Serikat (RIS) sebagai bentuk pemerintahan yang sah. Konsekuensi dari keputusan tersebut adalah dilakukannya reshuffle kabinet kembali, untuk menyesuaikan struktur pemerintahan RIS.

Sebagai penghargaan atas keberhasilannya dalam KMB, terutama dalam mengelola urusan ekonomi dan keuangan, Ir. Djuanda kemudian diangkat menjadi Menteri Kemakmuran dalam Kabinet Hatta III⁶⁶, dengan fokus utama pada bidang ekonomi rakyat. Pengangkatan ini menunjukkan pengakuan terhadap kompetensinya dalam merumuskan kebijakan ekonomi yang mengedepankan kepentingan rakyat di masa pasca kolonial yang masih rapuh secara ekonomi.

Akhir dari fase ini ditandai dengan peristiwa bersejarah, yaitu penyerahan kedaulatan Indonesia oleh Belanda pada tanggal 27 Desember 1949⁶⁷. Seremoni ini menjadi simbol dari keberhasilan diplomasi panjang Indonesia yang selama bertahun-tahun diperjuangkan oleh tokoh-tokoh penting seperti Ir. Djuanda.

⁶⁵ Djamin. *op. cit.* hlm. 92

⁶⁶ Nanulaita. *op. cit.* hlm. 107

⁶⁷ Djamin. *op. cit.* hlm. 94

Setelah penandatanganan hasil KMB pada Desember 1949, Indonesia secara resmi memperoleh pengakuan kedaulatan dari Belanda dan berdiri sebagai negara merdeka dalam bentuk RIS. Namun, di balik kemenangan diplomatik ini, muncul sejumlah permasalahan baru yang harus dihadapi oleh Kabinet Hatta dan pemerintahan RIS. Masalah-masalah ini berkaitan langsung dengan isi dari hasil perundingan KMB yang dianggap tidak sepenuhnya menguntungkan Indonesia.

Salah satu persoalan paling berat yang muncul adalah warisan utang Hindia Belanda. Berdasarkan kesepakatan dalam KMB, pemerintah RIS harus menanggung utang pemerintahan Hindia Belanda sebesar 4,3 miliar gulden. Keputusan ini memicu pro dan kontra di dalam negeri, karena sebagian besar utang tersebut digunakan Belanda untuk membiayai agresi militer terhadap Indonesia selama periode perang kemerdekaan⁶⁸.

Selain itu, kerja sama ekonomi dan politik dengan Belanda yang diatur dalam bentuk Uni Indonesia-Belanda, juga menimbulkan ketegangan. Banyak pihak di Indonesia menganggap hubungan semacam ini mencederai semangat kemerdekaan yang sejati, karena terkesan masih menempatkan Indonesia dalam posisi kurang menguntungkan. Kebijakan dan campur tangan Belanda melalui Uni tersebut dianggap menghambat kedaulatan penuh dalam pengambilan keputusan negara, khususnya di bidang ekonomi dan luar negeri.

Pada masa Kabinet Hatta, pemerintah berupaya keras untuk menata kembali arah pembangunan nasional, khususnya dalam menghadapi berbagai persoalan

⁶⁸ Ricklefs. *op. cit.* hlm. 488

berat pasca-KMB, seperti pelimpahan utang Hindia Belanda, kerusakan akibat perang, kemiskinan yang meluas, serta struktur ekonomi yang belum stabil. Dalam konteks inilah, Ir. Djuanda, yang menjabat sebagai Menteri Kemakmuran, memegang peranan strategis dalam membentuk fondasi perekonomian nasional.

Fokus utama Ir. Djuanda sebagai Menteri Kemakmuran adalah memulihkan sektor ekonomi yang hancur, termasuk menata kembali distribusi bahan pokok, mengelola produksi dalam negeri, serta memperkuat perdagangan dan keuangan negara. Dalam menjalankan tanggung jawab ini, ia tidak bekerja sendiri. Ir. Djuanda didukung oleh tenaga ahli di bidang ekonomi, baik dari kalangan profesional Indonesia maupun beberapa pejabat teknis dari Belanda yang masih dipertahankan karena keahliannya dan karena negara pada saat itu masih berada dalam masa transisi pemerintahan RIS⁶⁹.

Setelah Indonesia resmi mendapatkan kedaulatan dari Belanda, masyarakat mengalami perubahan besar dalam kehidupan sosial dan politik. Rasa bebas dari belenggu penjajahan mendorong munculnya semangat kebebasan yang tinggi, namun dalam praktiknya hal ini juga berdampak negatif pada stabilitas ekonomi. Salah satu dampaknya adalah aksi pemboikotan dan pemogokan, terutama terhadap perusahaan-perusahaan asing, termasuk bekas peninggalan Belanda, yang saat itu masih memiliki peran penting dalam perekonomian nasional. Padahal, sebagai negara yang baru merdeka, Indonesia sangat membutuhkan sumber pemasukan dan kestabilan ekonomi, termasuk dari perusahaan asing yang masih beroperasi.

⁶⁹ Djamin. *op. cit.* hlm. 97-100

Meskipun perusahaan-perusahaan ini menimbulkan dilemma karena berbau kolonial dan asing, nyatanya mereka tetap menyumbangkan kontribusi ekonomi yang signifikan. Kondisi inilah yang menjadi tantangan berat bagi Ir. Djuanda sebagai Menteri Kemakmuran, di mana ia harus menyeimbangkan antara sentimen nasionalisme rakyat dengan kebutuhan praktis pembangunan ekonomi negara⁷⁰.

Dalam mengatasi situasi tersebut, Ir. Djuanda mengambil langkah konkret dengan menggalakkan ekspor hasil pertanian dan bahan mentah Indonesia. Ia menyadari bahwa potensi alam Indonesia sangat besar dan bisa dijadikan andalan untuk memperoleh devisa negara. Oleh karena itu, ia menggandeng berbagai pihak, termasuk Menteri Pertahanan Sultan Hamengku Buwono IX, untuk mengoptimalkan sektor pertanian dan ekspor⁷¹.

Suatu kondisi internasional yang menguntungkan Indonesia pada saat itu adalah peristiwa *Korean Boom*, yaitu ketika terjadi Perang Korea pada tahun 1950-1953. Perang ini menyebabkan negara-negara industri, terutama pihak yang terlibat dalam perang seperti Amerika Serikat dan sekutunya, meningkatkan permintaan terhadap bahan mentah. Indonesia menjadi salah satu pemasok utama bahan seperti karet, timah, dan hasil bumi lainnya yang sangat dibutuhkan untuk mendukung upaya militer di Asia Timur⁷². Situasi ini dimanfaatkan secara cermat oleh Ir. Djuanda untuk meningkatkan ekspor dan pemasukan negara. Hasil dari *Korean Boom* memberikan angin segar bagi ekonomi Indonesia, yang sebelumnya terpuruk

⁷⁰ *ibid.* hlm. 102

⁷¹ Bagus Setyawan. *loc. cit.*

⁷² Djamin. *op. cit.* hlm. 103

akibat beban utang kolonial, infrastruktur yang hancur, dan ketidakpastian politik dalam negeri. Peristiwa ini bukan hanya memberi pemasukan devisa, tetapi juga membantu menguatkan posisi ekonomi Indonesia dalam peta perdagangan global pasca kemerdekaan.

Setelah melalui berbagai dinamika politik dan perjuangan mempertahankan kemerdekaan, Indonesia memasuki babak baru dalam sejarah kenegaraannya. Dorongan yang kuat datang dari berbagai daerah dan kelompok masyarakat di seluruh wilayah Indonesia yang menuntut penghapusan bentuk negara federasi yakni Republik Indonesia Serikat (RIS) yang dianggap sebagai warisan politik pecah belah dari Belanda. Aspirasi dari rakyat ini terus menggema dan menuntut penyatuan kembali dalam satu kesatuan negara yang utuh, yaitu Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Desakan tersebut akhirnya mendapatkan respons dari para pemimpin nasional. Maka, melalui proses diplomatik dan kesepakatan politik antara pemerintah Republik Indonesia dan negara-negara bagian dalam RIS, akhirnya disepakatilah pembentukan kembali Negara Kesatuan Republik Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1950⁷³, tepat lima tahun setelah Proklamasi Kemerdekaan Indonesia. Kesepakatan ini menandai berakhirnya sistem federal dan menjadi tonggak penting dalam sejarah konsolidasi bangsa Indonesia.

Dengan kembalinya bentuk negara kesatuan, struktur pemerintahan pun mengalami penyesuaian. Mohammad Hatta, yang sebelumnya menjabat sebagai

⁷³ Poesponegoro dan Notosusanto. *op. cit.* hlm. 304

Perdana Menteri dalam sistem RIS, kembali menempati posisinya sebagai Wakil Presiden Republik Indonesia, mendampingi Presiden Ir. Soekarno. Seiring dengan perubahan sistem pemerintahan, maka berakhir pula masa kerja Kabinet Hatta pada tanggal 15 Agustus 1950.

Dalam kondisi transisi dan konsolidasi ini, Presiden Soekarno memberikan mandat kepada Mohammad Natsir, seorang tokoh Masyumi yang memiliki reputasi kuat dalam bidang politik dan keagamaan, untuk menyusun kabinet baru. Maka, pada bulan September 1950, terbentuklah Kabinet Natsir, yang menjadi kabinet pertama di bawah sistem negara kesatuan pasca RIS⁷⁴. Kabinet ini bertugas untuk menyatukan kembali tatanan pemerintahan, ekonomi, dan sosial setelah masa RIS, serta membangun fondasi awal pemerintahan NKRI yang stabil dan berdaulat penuh.

Pada masa pemerintahan Kabinet Natsir (1950–1951), Kabinet Sukiman-Suwiryo (1951–1952), dan Kabinet Wilopo (1952–1953), Ir. Djuanda Kartawidjaja kembali dipercaya untuk menjabat sebagai Menteri Perhubungan⁷⁵. Kepercayaan ini merupakan bukti konsistensi dan kapasitas beliau dalam membangun infrastruktur transportasi nasional.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia menghadapi tantangan besar dalam mengelola sektor perhubungan karena letak geografisnya yang tersebar. Ir. Djuanda sebagai Menteri Perhubungan menyadari sepenuhnya bahwa transportasi memegang peran vital dalam memperkuat integrasi nasional, memperlancar

⁷⁴ Poesponegoro dan Notosusanto. *op. cit.* hlm. 307

⁷⁵ Djamin. *op. cit.* hlm. 104

mobilitas masyarakat, dan mendukung pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu, Ir. Djuanda memberikan perhatian khusus pada pengembangan sistem transportasi, khususnya kereta api, yang dinilai mampu menjangkau berbagai daerah secara efisien.

Dalam upayanya mengembangkan sektor perkeretaapian, Ir. Djuanda menugaskan Djawatan Kereta Api (DKA) untuk melaksanakan berbagai tanggung jawab penting. DKA tidak hanya berfungsi sebagai pengelola teknis dan operasional jalur-jalur kereta api, tetapi juga berperan dalam memperluas dan memperbaiki rute-rute yang ada. Ir. Djuanda juga menekankan pentingnya pengawasan terhadap seluruh bagian dari perusahaan kereta api, baik dari segi manajemen maupun infrastruktur, guna memastikan kelancaran pelayanan dan keselamatan operasional⁷⁶.

Masalah sumber daya manusia juga menjadi perhatian serius. Oleh karena itu, Ir. Djuanda mendorong pengadaan pendidikan dan pelatihan bagi calon tenaga ahli perkeretaapian. Ia menyadari bahwa tanpa dukungan SDM yang mumpuni, mustahil sistem transportasi kereta api dapat berjalan dengan baik. Selain itu, sebagai langkah legal dan administratif, Ir. Djuanda juga menyiapkan berbagai peraturan umum yang mengatur penyelenggaraan perhubungan kereta api, agar terdapat dasar hukum yang kuat dalam pelaksanaannya.

Momentum penting dalam sejarah perkeretaapian Indonesia terjadi pada tanggal 1 Januari 1950, ketika seluruh perusahaan perkeretaapian milik Belanda

⁷⁶ Nanulaita. *op. cit.* hlm. 115-116

resmi diambil alih oleh pemerintah Indonesia. Pengambilalihan ini merupakan hasil dari perundingan panjang dengan pihak Belanda dan menjadi simbol kedaulatan Indonesia di bidang transportasi. Kemudian, untuk memperjelas arah kebijakan setelah pengambilalihan tersebut, Ir. Djuanda mengeluarkan surat keputusan pada tanggal 4 September 1951⁷⁷. Dalam surat keputusan ini dijabarkan langkah-langkah konkret yang akan ditempuh ke depan, termasuk pengawasan ketat terhadap pengelolaan kereta api, peningkatan pendidikan tenaga ahli, serta pembentukan aturan-aturan yang mendukung kelangsungan dan perkembangan sistem perkeretaapian nasional.

Pada masa kepemimpinan Ir. Djuanda sebagai Menteri Perhubungan, berbagai upaya dilakukan untuk meremajakan dan meningkatkan kapasitas transportasi darat, khususnya di sektor perkeretaapian. Salah satu langkah strategis yang diambil adalah dengan memesan 100 buah lokomotif tipe D-52 dari perusahaan Krupp di Jerman Barat⁷⁸. Pemesanan ini dilakukan untuk menggantikan dan memperbaharui lokomotif-lokomotif lama yang kondisinya telah rusak atau tidak lagi layak pakai. Lokomotif D-52 dikenal sebagai salah satu lokomotif uap paling bertenaga yang pernah dioperasikan di Indonesia, dan kehadirannya menjadi simbol modernisasi perkeretaapian pasca-kemerdekaan.

Selain lokomotif, Kementerian Perhubungan juga memesan 100 kilometer rel kereta api baru. Hal ini dimaksudkan untuk memperluas dan memperkuat jaringan rel yang ada, sekaligus meningkatkan kapasitas dan efisiensi jalur kereta api.

⁷⁷ Djamin. *op. cit.* hlm. 107

⁷⁸ *ibid.* hlm. 108

Langkah ini menjadi sangat penting mengingat tingginya kebutuhan akan transportasi massal yang andal dalam menunjang mobilitas penduduk dan distribusi barang antar wilayah.

Tak berhenti pada lokomotif uap, pada tahun-tahun berikutnya pemerintah juga mulai membeli lokomotif diesel-listrik sebagai bagian dari proses elektrifikasi dan efisiensi transportasi kereta api⁷⁹. Lokomotif diesel-listrik menawarkan keunggulan dari segi daya tahan, efisiensi energi, serta perawatan yang lebih mudah dibanding lokomotif uap. Di tengah upaya pembaruan tersebut, muncullah istilah yang cukup terkenal dan menjadi bagian dari sejarah budaya populer, yaitu “Goyang Djuanda”⁸⁰. Istilah ini merujuk pada pengalaman para penumpang yang merasakan gerbong-gerbong kereta bergoyang-goyang saat melaju di jalur kereta yang belum sepenuhnya diperbaiki atau karena kondisi suspensi dan sambungan antar gerbong yang masih kasar. Istilah ini menjadi candaan sekaligus kritik masyarakat terhadap kondisi kereta yang penuh guncangan, seolah menggambarkan betapa besar tantangan yang dihadapi Djuanda dalam memperbaiki sistem transportasi ini.

Dalam tugasnya sebagai Menteri Perhubungan, Ir. Djuanda menyadari bahwa pengembangan transportasi udara sangat penting untuk menghubungkan wilayah-wilayah Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau. Namun, proses ini tidaklah mudah. Tantangan utama yang dihadapi adalah keterbatasan sumber daya manusia

⁷⁹ *ibid.*

⁸⁰ ‘Majalah Eksekutif Edisi 494’, 3 April 2024, 2024.

yang memiliki kompetensi dalam bidang penerbangan, fasilitas yang tidak memadai, kurangnya investasi dan minimnya dukungan teknologi.

Untuk mengatasi hambatan tersebut, Ir. Djuanda menempuh jalur diplomasi dan kerja sama internasional. Salah satu langkah strategisnya adalah mengadakan kerja sama dengan perusahaan penerbangan Belanda, yaitu KLM Interinsular, sebuah anak perusahaan dari maskapai KLM Belanda yang sebelumnya telah beroperasi di wilayah Hindia Belanda⁸¹.

Ir. Djuanda mendorong terjadinya merger dan pembentukan perusahaan bersama, yang nantinya akan menjadi pelopor maskapai nasional Indonesia. Hasil dari diplomasi ini adalah terbentuknya perusahaan penerbangan NV. Garuda Indonesia Airways (GIA), dengan kepemilikan saham dibagi 50% oleh Pemerintah Indonesia dan 50% oleh KLM Interinsular dan diresmikan pada tanggal 31 Maret 1950⁸². Didirikannya Garuda Indonesia Airways menandai langkah awal modernisasi transportasi udara nasional dan menjadi simbol kedaulatan Indonesia di udara. Ir. Djuanda tidak hanya memainkan peran teknokratis, tetapi juga diplomatik dalam meletakkan dasar transportasi terpadu baik darat maupun udara.

Dalam konteks negara kepulauan seperti Indonesia, peran transportasi laut sangat vital karena menjadi penghubung utama antar pulau. Ir. Djuanda sebagai Menteri Perhubungan menyadari pentingnya sektor ini dan berusaha keras untuk meningkatkan serta membenahi fasilitas pelayaran nasional. Salah satu tantangan

⁸¹ Bagus Setyawan. *op. cit.* hlm. 280

⁸² A.B. Lopian, *Terminologi Sejarah : 1945 - 1950 & 1950 - 1959* (Jakarta: Depatemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1996). hlm. 168

terbesar yang dihadapi adalah dominasi perusahaan pelayaran asing, khususnya *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM), sebuah perusahaan pelayaran milik Belanda yang menguasai jalur-jalur pelayaran utama di wilayah Indonesia pasca kemerdekaan⁸³. Pada masa pemerintahan Republik Indonesia Serikat (RIS), KPM memanfaatkan posisinya untuk memonopoli layanan pelayaran di Indonesia. Hal ini menjadi hambatan besar bagi pertumbuhan pelayaran nasional, karena selain menghalangi perusahaan lokal untuk berkembang, juga berdampak pada kendali logistik nasional yang masih berada di tangan asing. Ir. Djuanda memandang hal ini sebagai permasalahan serius yang harus segera ditangani jika Indonesia ingin benar-benar merdeka secara ekonomi dan infrastruktur.

Upaya untuk menasionalisasikan KPM pun dilakukan oleh Ir. Djuanda. Ia berusaha untuk mengambil alih dan mengalihkan kepemilikan serta kendali atas jalur pelayaran nasional dari tangan asing ke tangan bangsa sendiri. Namun, upaya tersebut tidak dapat segera direalisasikan karena keterbatasan sumber daya manusia yang dimiliki Indonesia pada saat itu. Tenaga kerja yang memiliki keahlian di bidang pelayaran, baik teknis maupun manajerial, masih sangat terbatas. Indonesia baru saja merdeka dan belum memiliki sistem pendidikan serta pelatihan kelautan yang memadai untuk menunjang operasional perusahaan pelayaran berskala besar.

Sebagai langkah awal, Ir. Djuanda berinisiatif membentuk suatu lembaga resmi yang menangani pengelolaan transportasi laut secara nasional. Upaya ini terealisasi melalui pendirian Badan Pengusahaan Pusat Kapal-Kapal atau yang

⁸³ Bagus Setyawan. *loc. cit.*

dikenal dengan nama PAPUSKA pada tanggal 17 Agustus 1950⁸⁴. Tujuan utama pembentukan badan ini adalah untuk menghadirkan kekuatan baru yang dapat bersaing dengan perusahaan pelayaran asing, khususnya *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM), yang saat itu masih mendominasi industri pelayaran di Indonesia meskipun negara telah merdeka secara politik.

Sebagai bentuk dukungan konkret dari pemerintah, PAPUSKA diberi modal awal berupa 8 unit kapal. Kapal-kapal tersebut diserahkan melalui Kementerian Perhubungan di bawah pimpinan Ir. Djuanda untuk digunakan dalam operasi pelayaran nasional. Langkah ini mencerminkan komitmen pemerintah dalam membangun kemandirian di sektor pelayaran dan mengurangi ketergantungan terhadap perusahaan asing. Namun, dalam pelaksanaannya, PAPUSKA menghadapi sejumlah tantangan serius. Masalah utama yang dihadapi adalah keterbatasan sumber daya manusia (SDM) yang berpengalaman dan terlatih dalam mengelola armada kapal secara efisien⁸⁵. Selain itu, fasilitas dan infrastruktur pendukung pelayaran juga belum cukup memadai untuk bisa memberikan pelayanan yang kompetitif jika dibandingkan dengan perusahaan pelayaran asing seperti KPM yang telah lama mapan dan memiliki jaringan yang luas.

Kondisi tersebut menyebabkan PAPUSKA tidak mampu bertahan lama dan gagal memenuhi ekspektasi sebagai pelayaran nasional yang dapat menyaingi dominasi Belanda. Menyadari kelemahan ini, pemerintah kemudian mengambil langkah strategis dengan membubarkan PAPUSKA. Sebagai gantinya, pemerintah

⁸⁴ Husni Lain, *Mengenal Maritim Angkatan Laut* (Jakarta: Yayasan Bina Maritim, 1988). hlm. 97

⁸⁵ Bagus Setyawan. *loc. cit.*

membentuk sebuah perusahaan pelayaran nasional baru yang lebih profesional dan terorganisir, yakni PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI), yang didirikan pada tanggal 20 Juni 1952⁸⁶. Pembentukan PELNI merupakan tonggak penting dalam sejarah pelayaran nasional. Langkah ini menunjukkan bahwa meskipun upaya awal seperti PAPUSKA belum berhasil sepenuhnya, Ir. Djuanda dan pemerintah tetap berkomitmen dalam membangun transportasi laut nasional yang kuat dan mandiri.

Modal yang digunakan oleh Menteri Perhubungan Ir. Djuanda dalam merealisasikan revolusi besar-besaran di bidang transportasi Indonesia berasal dari berbagai sumber strategis yang berhasil ia usahakan melalui diplomasi dan kerja sama internasional. Salah satu sumber utama pendanaan berasal dari hasil perdagangan komoditas unggulan Indonesia, terutama karet. Pada masa itu, karet merupakan salah satu produk ekspor utama yang sangat dibutuhkan oleh pasar global, terutama setelah Perang Dunia II, ketika banyak negara sedang membangun kembali sektor industrinya. Permintaan yang tinggi terhadap karet memberikan keuntungan ekonomi yang signifikan bagi Indonesia, yang kemudian dimanfaatkan oleh Ir. Djuanda sebagai sumber modal untuk pembangunan transportasi nasional.

Selain dari perdagangan karet, Ir. Djuanda juga memanfaatkan jalur pinjaman luar negeri. Salah satu institusi keuangan penting yang memberikan dukungan pembiayaan adalah *Eximbank* dari Amerika Serikat⁸⁷. Bank ini memiliki misi untuk mendukung perdagangan luar negeri dan pembangunan di negara-negara berkembang melalui skema pembiayaan dan pinjaman. Ir. Djuanda dengan

⁸⁶ Djamin. *op. cit.* hlm. 105

⁸⁷ Bagus Setyawan. *loc. cit.*

keahliannya dalam diplomasi ekonomi berhasil memperoleh pinjaman dari lembaga ini untuk mendukung proyek-proyek pembangunan transportasi, termasuk pengadaan lokomotif, rel kereta api, kapal laut, dan pengembangan infrastruktur pelabuhan serta bandara.

Setelah berakhirnya masa jabatan Ir. Djuanda sebagai Menteri Perhubungan pada tanggal 30 Juli 1953, yang sekaligus menandai berakhirnya Kabinet Wilopo, peran Ir. Djuanda dalam pemerintahan Indonesia tidak serta merta berhenti. Meskipun tidak lagi menduduki posisi di kementerian, Ir. Djuanda tetap melanjutkan pengabdianya kepada negara dengan menjabat sebagai Direktur Biro Perancangan Negara⁸⁸. Posisi ini memiliki arti penting dalam konteks pembangunan nasional pasca-kemerdekaan, karena menyangkut arah dan implementasi kebijakan pembangunan jangka panjang untuk kesejahteraan rakyat.

Sebagai Direktur Biro Perancangan Negara, Ir. Djuanda memiliki tanggung jawab besar dalam menyusun dan mengawasi berbagai proyek pembangunan yang bersifat strategis. Fokus utamanya adalah pembangunan fasilitas publik yang dapat mempercepat pemerataan kesejahteraan di berbagai wilayah Indonesia. Proyek-proyek ini mencakup pembangunan dan perbaikan irigasi untuk mendukung pertanian, perbaikan serta pembangunan jalan raya dan pelabuhan guna menunjang mobilitas barang dan manusia, serta pembangunan infrastruktur lainnya yang dianggap vital untuk pertumbuhan ekonomi dan konektivitas antarwilayah di Indonesia.

⁸⁸ Djamin. *op. cit.* hlm. 115

Salah satu pendekatan khas Ir. Djuanda dalam menjalankan tugas ini adalah kebiasaannya untuk terjun langsung ke lapangan. Ia tidak hanya merancang dan mengawasi proyek dari balik meja kantor di pusat pemerintahan, tetapi juga melakukan kunjungan ke berbagai daerah, terutama ke luar Pulau Jawa yang saat itu masih sangat tertinggal dari segi pembangunan⁸⁹. Peran Ir. Djuanda sebagai Direktur Biro Perancangan Negara menjadi bagian penting dalam upaya membangun fondasi negara Indonesia yang baru merdeka. Melalui kebijakan dan proyek yang ia gagas dan jalankan, Ir. Djuanda terus berkontribusi dalam proses transformasi Indonesia dari negara bekas jajahan menjadi negara yang berdaulat, berkembang, dan berorientasi pada kesejahteraan rakyatnya.

Dalam kapasitasnya sebagai Direktur Biro Perancangan Negara, Ir. Djuanda bersama timnya berhasil menyusun dokumen strategis yang sangat penting bagi arah pembangunan nasional, yaitu Rencana Pembangunan Lima Tahun (1956–1960). Rencana ini merupakan salah satu upaya awal pemerintah Indonesia dalam merancang pembangunan secara sistematis dan terarah pasca kemerdekaan, dengan tujuan utama untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat dan mempercepat modernisasi berbagai sektor, terutama di pedesaan yang selama ini kurang mendapatkan perhatian dalam pembangunan.

Namun, meskipun perencanaan tersebut telah disusun dengan cermat, pelaksanaannya tidak langsung dapat dijalankan sesuai jadwal awal karena adanya dinamika politik yang cukup signifikan setelah pemilihan umum pertama pada

⁸⁹ Bagus Setyawan. *loc. cit.*

tahun 1955. Pemilu tersebut, meskipun merupakan tonggak penting demokrasi Indonesia, juga memunculkan berbagai friksi politik dan ketidakstabilan di tubuh pemerintahan, sehingga proses pengambilan keputusan dan pelaksanaan program pembangunan menjadi tersendat.

Akibat dari kondisi politik yang belum stabil itu, realisasi pembangunan masyarakat desa, yang merupakan salah satu fokus utama dalam Rencana Pembangunan Lima Tahun tersebut, tertunda. Rencana pembangunan yang semula ditetapkan dimulai pada tahun 1956, baru dapat direalisasikan secara resmi setelah pemerintah mengesahkan Undang-Undang pada tanggal 11 November 1958. Undang-undang ini sekaligus menetapkan perubahan sasaran dan prioritas pelaksanaan rencana pembangunan, yang dimundurkan pelaksanaannya menjadi tahun 1957, menggantikan jadwal awal tahun 1956⁹⁰.

Keberhasilan Ir. Djuanda dan timnya dalam merumuskan Rencana Pembangunan Lima Tahun sebenarnya menjadi fondasi penting dalam proses pembangunan Indonesia pascakemerdekaan. Namun, rencana yang telah disusun secara sistematis tersebut mengalami hambatan besar dalam tahap implementasi karena situasi politik nasional yang semakin tidak stabil pada masa pemerintahan Kabinet Ali Sastroamijoyo.

Salah satu peristiwa yang menjadi titik balik krisis politik saat itu adalah pengunduran diri Wakil Presiden Mohammad Hatta. Keputusan Hatta untuk mundur menciptakan guncangan besar di kalangan elit politik dan terutama di

⁹⁰ Poesponegoro dan Notosusanto. *op. cit.* hlm. 337

daerah-daerah di luar Pulau Jawa. Para pemimpin daerah merasa kehilangan figur yang selama ini dianggap mewakili kepentingan dan aspirasi mereka dalam pemerintahan pusat. Hatta selama ini dikenal sebagai tokoh yang moderat dan berorientasi teknokrat, yang menjadi penyeimbang bagi gaya kepemimpinan Ir. Soekarno yang ideologis⁹¹.

Pada masa pemerintahan Kabinet Ali Sastroamijoyo, dinamika politik di Indonesia semakin menunjukkan ketidakstabilan yang mengkhawatirkan. Ketegangan di tubuh pemerintahan memuncak ketika Presiden Soekarno mengeluarkan kebijakan yang dikenal sebagai Konsepsi Presiden pada tanggal 21 Februari 1957⁹². Konsepsi ini bertujuan membentuk sistem pemerintahan yang lebih bersifat gotong-royong, dengan mengajak semua kekuatan politik termasuk militer dan partai-partai non-pemerintah untuk bersatu dalam satu kabinet nasional. Namun, niat ini justru menimbulkan perpecahan.

Partai-partai politik, khususnya Masyumi dan PSII, menolak ide tersebut karena dianggap bertentangan dengan prinsip demokrasi parlementer yang berlaku saat itu. Penarikan diri partai-partai besar dari kabinet menyebabkan keretakan internal yang parah, melemahkan stabilitas pemerintahan, dan akhirnya mendorong jatuhnya Kabinet Ali Sastroamijoyo. Pada tanggal 14 Maret 1957, Ali Sastroamijoyo menyerahkan kembali mandatnya kepada Presiden Soekarno⁹³.

⁹¹ Suwarno, *Sejarah Politik Indonesia Modern* (Yogyakarta: Ombak, 2012). hlm. 63

⁹² Poesponegoro dan Notosusanto. *op.cit.* hlm. 378

⁹³ Bagus Setyawan. *op. cit.* hlm. 281

Dalam proses pencarian pengganti untuk memimpin kabinet baru, rapat tertutup diadakan untuk membahas kandidat yang dianggap tepat dan dapat meredakan ketegangan politik yang terjadi. Dalam forum tersebut, Ali Sastroamijoyo sendiri mengusulkan Ir. Djuanda sebagai figur yang layak untuk menjadi Perdana Menteri⁹⁴. Pengalaman kerjasama antara keduanya selama masa jabatan kabinet sebelumnya menjadi alasan utama usulan tersebut. Ali Sastroamijoyo mengakui etos kerja, dedikasi, dan integritas Ir. Djuanda sebagai teknokrat yang bekerja dengan semangat pengabdian tanpa terikat oleh kepentingan partai politik.

Salah satu keunggulan Ir. Djuanda adalah posisinya sebagai tokoh non-partisan, yang tidak terafiliasi dengan partai politik manapun. Hal ini dianggap sebagai nilai tambah karena di tengah perpecahan antar partai, figur yang netral seperti Djuanda bisa menjadi perekat dan penengah yang dibutuhkan bangsa. Pengangkatannya sebagai Perdana Menteri pada 9 April 1957 ditetapkan melalui Surat Keputusan Presiden RI No. 108 tahun 1957⁹⁵. Keputusan ini mendapat sambutan positif, terutama dari kalangan mantan Perdana Menteri yang mengenal kinerja dan integritas Djuanda. Bahkan, Presiden Soekarno juga memberikan kepercayaan lebih dengan menunjuk Ir. Djuanda sebagai Menteri Pertahanan dalam kabinet yang sama, menunjukkan tingkat kepercayaan yang tinggi terhadapnya.

Pemilihan Ir. Djuanda sebagai Perdana Menteri tidak hanya didorong oleh faktor eksternal seperti dukungan dari tokoh-tokoh nasional dan pengalaman teknokratiknya, tetapi juga sangat dipengaruhi oleh faktor internal politik

⁹⁴ Poesponegoro dan Notosusanto. *loc. cit.*

⁹⁵ Suprpto. *op. cit.* hlm. 190

pemerintahan, khususnya terkait dengan Konsepsi Presiden yang dilontarkan oleh Presiden Soekarno. Konsepsi ini bertujuan untuk mengakhiri sistem demokrasi parlementer yang dinilai melemahkan stabilitas politik dan menggantinya dengan Sistem Demokrasi Terpimpin, di mana peran presiden akan lebih dominan dan partai politik tidak lagi menjadi aktor utama dalam pemerintahan.

Dalam konteks inilah, Ir. Djuanda dipandang sebagai sosok ideal. Ia tidak memiliki keterikatan dengan partai politik manapun, sehingga diyakini bisa menjalankan roda pemerintahan tanpa terjebak dalam konflik atau tarik menarik kepentingan partai. Presiden Soekarno melihat Ir. Djuanda sebagai figur yang bisa menjadi jembatan menuju sistem politik baru yang lebih terpusat dan terkontrol oleh presiden, sekaligus meminimalisir gesekan politik di antara faksi-faksi yang berseberangan⁹⁶.

Kabinet yang dibentuk oleh Ir. Djuanda kemudian dikenal sebagai Kabinet Djuanda, atau juga disebut sebagai kabinet ahli (*zaken* kabinet) karena mayoritas anggotanya adalah para profesional dan teknokrat yang dipilih berdasarkan kompetensi di bidangnya masing-masing, bukan karena afiliasi politik. Karakteristik ini membuat Kabinet Djuanda berbeda dari kabinet-kabinet sebelumnya yang dominan dipengaruhi oleh kepentingan partai politik. Kabinet Djuanda juga mencatat rekor sebagai kabinet terlama yang memimpin pemerintahan Indonesia pada masa demokrasi parlementer, dengan masa jabatan yang berlangsung dari 9 April 1957 hingga 10 Juli 1959⁹⁷. Dalam dua tahun lebih

⁹⁶ Bagus Setyawan. *loc. cit.*

⁹⁷ Djamin. *op. cit.* hlm. 125

masa kepemimpinannya, Ir. Djuanda menghadapi berbagai tantangan besar, mulai dari pemberontakan daerah, krisis ekonomi, hingga transisi sistem pemerintahan yang fundamental. Keberadaan Kabinet Djuanda menjadi penutup dari satu babak penting dalam sejarah politik Indonesia sebelum masuk ke era Demokrasi Terpimpin yang sepenuhnya dikendalikan oleh Presiden Soekarno.

Berdasarkan teori peran yang dikemukakan oleh Ralph Linton, Ir. Djuanda adalah contoh nyata dari seseorang yang mendapatkan statusnya melalui pencapaian pribadi atau *achieved status*⁹⁸. Ia bukan berasal dari kalangan bangsawan atau keluarga politisi berpengaruh, namun memperoleh posisinya dalam pemerintahan karena kompetensi, integritas, keahlian teknis, dan dedikasi yang luar biasa dalam berbagai bidang, khususnya di bidang perhubungan dan perencanaan pembangunan nasional.

Ir. Djuanda mengawali kariernya sebagai teknokrat dan birokrat profesional, kemudian dipercaya mengemban berbagai jabatan penting, seperti Menteri Perhubungan, Menteri Kemakmuran, hingga akhirnya ditunjuk sebagai Perdana Menteri. Semua pencapaian ini merupakan hasil dari usaha dan pengabdian pribadi yang konsisten terhadap bangsa dan negara. Lebih lanjut, peran yang dijalankan Ir. Djuanda sesuai dengan harapan masyarakat terhadap seseorang yang memiliki *achieved status* tersebut. Ia menjalankan perannya secara optimal, baik sebagai teknokrat maupun pemimpin pemerintahan. Dengan demikian, dalam kacamata teori Ralph Linton, Ir. Djuanda adalah figur yang tidak hanya memperoleh *achieved*

⁹⁸ Linton. *op. cit.* hlm. 113

status, tetapi juga berhasil memainkan perannya sesuai ekspektasi sosial, bahkan melampaui, karena meninggalkan warisan kebijakan dan pembangunan yang berkelanjutan bagi Indonesia.

Selain dari teori peran oleh Ralph Linton, Ir. Djuanda juga merupakan representasi dari otoritas karismatik, seperti yang dijelaskan oleh Max Weber. Otoritas karismatik muncul bukan karena aturan atau warisan, melainkan karena kepribadian, integritas, serta kemampuan luar biasa seorang individu yang menginspirasi kepercayaan dan loyalitas orang-orang di sekitarnya⁹⁹.

Ir. Djuanda tidak berafiliasi dengan partai politik mana pun, dan justru inilah yang menjadikan dirinya berbeda dari banyak tokoh nasional lain pada zamannya yang rata-rata terikat dalam dinamika partai. Ia dikenal sebagai figur netral, berdedikasi, dan profesional, serta lebih fokus pada kerja nyata daripada politik praktis. Hal ini membuatnya dipercaya oleh berbagai kalangan politik, bahkan oleh Presiden Soekarno sendiri, untuk memimpin kabinet dalam situasi politik yang penuh ketegangan. Jadi, keistimewaan Ir. Djuanda dibanding tokoh nasional lainnya terletak pada karisma personalnya yang netral, kompeten, dan tidak memihak, yang membuatnya menjadi tokoh teknokrat berpengaruh sekaligus pemimpin yang dihormati oleh berbagai golongan.

⁹⁹ Weber. *op. cit.* hlm. 215