

JALUR GARUT--CIKAJANG: PENGEMBANGAN PERKERETAAPIAN DI SELATAN JAWA BARAT MASA KOLONIAL
Garut--Cikajang Line: Railways Development in the Southern of West Java in Colonial Period

Iwan Hermawan

Pusat Riset Arkeologi Prasejarah dan Sejarah
Badan Riset dan Inovasi Nasional, Jakarta, Indonesia
Jalan Raya Condet Pejaten No. 4, Pasar Minggu Jakarta Selatan, Indonesia
Pos-el: iwan1772@gmail.com

Naskah diterima: 15 November 2022 - Revisi terakhir: 7 Desember 2022

Disetujui terbit: 12 Desember 2022

Abstract

Forced cultivation and its following period successfully increasing income from agricultural products, especially plantations, which then encouraged the development of railroad transportation in Java. The construction of the railway line to Garut was carried out simultaneously with the construction of the Bandung--Cilacap line on the Cicalengka--Cibatu--Garut section. This route was extended to Cikajang and was planned to Pameungpeuk. The problem posed in this paper is the position of the Garut--Cikajang line in the development of the railway in southern West Java during the Dutch colonial period. To answer the problem, a descriptive analytical method with a spatial approach was used. Data collection was carried out through a literature review and field observations. The construction of the Garut--Cikajang line is part of the plan to build a railway line connecting the main route with the southern coast of West Java which is intended to facilitate the transportation of people and products from the South Garut area. The archaeological remains in Cikajang station area shows that this line is part of a grand plan to build a railway line connecting the main line with the southern coast of West Java.

Keywords: Garut--Cikajang Line; Staatsspoorwegen; mallet locomotive

Abstrak

Keberhasilan tanam paksa dan periode setelahnya dalam meningkatkan pendapatan dari hasil bumi, terutama perkebunan, mendorong dikembangkannya transportasi kereta api di pulau Jawa. Pembangunan jalur kereta api menuju Garut dilaksanakan bersamaan dengan pembangunan jalur Bandung--Cilacap pada ruas Cicalengka--Cibatu--Garut. Jalur ini diperpanjang ke Cikajang dan direncanakan sampai ke Pameungpeuk. Permasalahan yang diajukan pada tulisan ini adalah posisi jalur Garut--Cikajang dalam pengembangan perkeretaapian di selatan Jawa Barat pada masa kolonial Belanda. Guna menjawab permasalahan yang diajukan dipergunakan metode deskriptif analisis dengan pendekatan keruangan. Pengumpulan data dilakukan melalui kajian pustaka dan pengamatan lapangan. Pembangunan jalur Garut--Cikajang merupakan bagian dari rencana pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan jalur utama dengan pesisir selatan Jawa Barat yang ditujukan untuk memudahkan pengangkutan hasil pertanian dan perkebunan dari kawasan Garut Selatan. Tinggalan arkeologis di lingkungan stasiun Cikajang menunjukkan jalur ini bagian dari rencana besar pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan jalur utama dengan pesisir selatan Jawa Barat.

Kata kunci: Jalur Garut--Cikajang; Staatsspoorwegen; lokomotif mallet

PENDAHULUAN

Keberhasilan sistem tanam paksa mampu meningkatkan hasil pertanian dan perkebunan yang laku di pasaran dunia. Keberhasilan tersebut berlanjut pada masa setelahnya, yaitu ketika pengusaha swasta diberi peran penting dalam perekonomian pasca diberlakukannya Undang-Undang Agraria pada tahun 1870 (Kartodirdjo dan Suryo 1991, 80). Peningkatan hasil pertanian dan perkebunan serta lakunya komoditas tersebut di pasaran dunia tidak diimbangi dengan sarana prasarana pengangkutan yang memadai. Waktu tempuh yang lama serta terbatasnya kemampuan angkut gerobak menyebabkan banyak komoditas yang rusak di gudang-gudang penampungan akibat tidak terangkut ke pelabuhan. Berbagai upaya dilakukan guna mengatasi masalah pengangkutan komoditas ke pelabuhan, namun menunjukkan hasil positif sampai akhirnya dikembangkan moda transportasi kereta api.

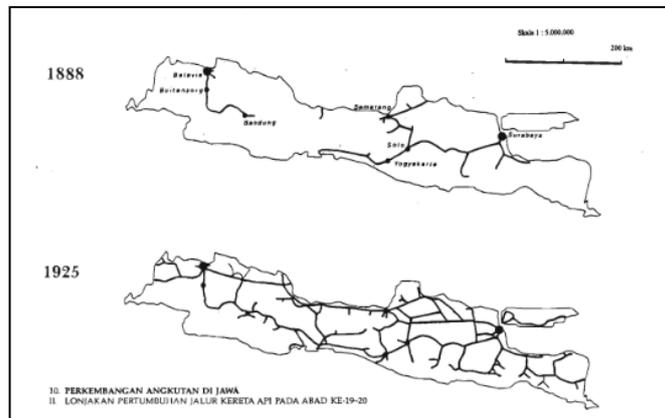
Pemilihan dikembangkannya angkutan kereta api karena berdasarkan pengalaman di Eropa, keberadaannya mampu mengatasi permasalahan pengangkutan barang secara massal. Barang yang dapat diangkut kereta api jumlahnya berpuluh kali lipat dibanding jika diangkut dengan gerobak yang dihela oleh hewan. Keberadaan sarana transportasi tersebut dapat mendukung keberhasilan industri pertanian dan perkebunan. Pada sisi lain, keberadaan kereta api juga diarahkan untuk memperlancar mobilitas pasukan militer. Hal ini tercermin dalam salah satu syarat pemberian konsesi pembangunan jalur kereta api Semarang--Solo--Yogyakarta kepada pihak swasta. Syarat tersebut adalah pembangunan rel agar disesuaikan dengan arahan Menteri Urusan Jajahan Hindia Belanda, Fransen van De Putte yang menginginkan jalur kereta api Semarang--Solo--Yogyakarta diperluas dengan lintas cabang di Kedungjati menuju Ambarawa. Permintaan ini didasarkan, bahwa di Ambarawa terdapat Benteng Willem I yang mempunyai arti penting bagi militer Belanda (Hermawan 2020; Mulyana 2006; Tim Telaga Bakti Nusantara 1997).

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, *Staatspoorwegen* (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 (Hermawan 2013; Tim Telaga Bakti Nusantara 1997). SS juga membangun jalur kereta api ke Banten setelah memperoleh konsesi pembangunan dan pengoperasian kereta api di jalur Batavia--Anyerkidul dengan lintas cabang Duri--Tangerang yang resmi beroperasi akhir tahun 1900 dan Rangkasbitung--Labuan yang mulai beroperasi 1906 (Hermawan 2015; Tim Telaga Bakti Nusantara 1997).

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) (Mulyana 2008; Oegema 1982).

Jaringan perkeretaapian di pulau Jawa merupakan jalur kereta api terlengkap dan terpadat di Asia. Perkembangan pembangunan jalur kereta api di Pulau Jawa sangat pesat, tahun 1925 jalur kereta api sudah menghubungkan pantai barat dengan pantai timur Pulau Jawa, baik melalui jalur utara maupun melalui jalur Selatan, bahkan percabangan banyak dibangun ke pedalaman (Gambar 1) guna memenuhi kebutuhan angkutan massal bagi komoditas yang laku di pasaran dunia (Reitsma 1925; Lombart 2005).



Gambar 1. Perkembangan jalur kereta api di Pulau Jawa 1888 – 1925 (Sumber: Reitsma, 1925; Lombart, 2005: 137).

Berkenaan dengan pembangunan jalur cabang dari jalur kereta api utama Bandung--Cilacap ke arah pesisir selatan, catatan Residen Priangan, L. de Steurs pada memori serah jabatan 2 Januari 1921 menunjukkan bahwa pembangunan jaringan simpangan ini akan memperluas daerah lalu-lintas jaringan kereta api utama. Jaringan ini juga menghubungkan dengan daerah perkebunan (Arsip Nasional Republik Indonesia 1976).

Jalur cabang pertama yang dibangun SS--*Westerlijn* di Priangan adalah jalur cabang Cibatu--Garut sepanjang 20 km yang resmi beroperasi pada 14 Agustus 1889. Pembangunan jalur ini dilakukan bersamaan dengan jalur Cicalengka--Warungbandrek, karena merupakan bagian dari konsesi pembangunan yang diperoleh SS berdasarkan *Staatsblaad* tanggal 24 Desember 1886 Nomor 254 tentang Pembangunan Jalur Kereta Api Cicalengka--Warungbandrek--Garut (Tim Telaga Bakti Nusantara 1997; Reitsma 1925). Jalur ini kemudian diperpanjang sampai Cikajang berdasarkan *Staatsblaad* tanggal 18 Maret 1921 Nomor 204 (Subarkah 1992) dan resmi beroperasi pada 1 Agustus 1930 dengan stasiun akhir di Cikajang yang berada di ketinggian 1.246 m dpl (de Jong 1993).

Pengoperasian kereta api menjadi salah satu faktor pendorong pertumbuhan dan perkembangan wilayah sehingga mobilitas antar wilayah meningkat (Bintarto 1977). Wilayah yang dilalui jalur kereta api serta dibangun tempat perhentian (stasiun) menjadi lokasi strategis dan menjadi pusat pertumbuhan baru. Daerah tersebut kemudian berkembang menjadi kawasan pemukiman. Keberadaan perhentian kereta api merupakan

hal penting bagi perjalanan kereta api, karena daerah sekitar stasiun berkembang menjadi pusat aktivitas masyarakat, terutama aktivitas ekonomi. Kondisi ini tampak dari keberadaan pasar pada hari-hari tertentu yang lokasinya di sekitar stasiun atau perhentian (Hermawan 2015). Bagi pemerintah kolonial maupun pengusaha swasta, kehadiran moda transportasi kereta api memberikan pengaruh yang sangat besar di bidang ekonomi, terutama dalam pengangkutan komoditas ekspor dari pedalaman ke pelabuhan (Darini dkk. 2014). Pembangunan jalur kereta api juga berdampak pada pengembangan wilayah (*space development*) dan membuka daerah-daerah yang sebelumnya terisolasi akibat tidak tersedianya sarana transportasi (Suhartono 1991).

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 jumlahnya meningkat ketika pengusaha asal Belanda, Italia, Jerman, Inggris, dan Cina membuka perkebunan di Cilawu, Pakenjeng, Cikajang, Cisompet, Cikelet, dan Pameungpeuk (Falah dkk. 2018). 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.

Berdasarkan uraian tersebut pembangunan jalur kereta api merupakan bentuk dari kebijakan strategis pemerintah kolonial Belanda dalam meningkatkan mobilitas penumpang dan barang di sepanjang jalur kereta api. Kebijakan tersebut juga berpengaruh pada peningkatan stabilitas keamanan di daerah-daerah yang sulit dijangkau. Pada tulisan ini, permasalahan yang diajukan, adalah bagaimana keberadaan jalur kereta api Garut--Cikajang sebagai bagian dari kebijakan strategis pemerintah kolonial Belanda. Tujuan dari tulisan ini adalah menjawab permasalahan yang diajukan, yaitu mengungkap alasan pembangunan jalur Garut--Cikajang sebagai bagian dari rencana strategis pembangunan transportasi kereta api di Jawa pada masa kolonial Belanda.

METODE

Guna menjawab permasalahan yang diajukan, metode yang digunakan pada tulisan ini adalah deskriptif analisis dengan pendekatan keruangan. Semua data yang diperoleh dideskripsikan dan dilakukan analisis dengan menggunakan pendekatan keruangan. Pengumpulan data dilakukan melalui kegiatan *desk study*, yaitu pengumpulan data dilakukan melalui kegiatan studi pustaka dan arsip terkait. Pengamatan lapangan di Jalur Garut--Cikajang dilakukan guna melengkapi data, terutama berkenaan data kondisi terkini jalur kereta api non-aktif Garut--Cikajang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Beroperasinya jalur Buitenzorg--Cilacap telah meningkatkan hubungan antarkota dan antarwilayah di sepanjang jalur tersebut. Hubungan transportasi Batavia-- Bandung dan juga dengan kota-kota lain di Priangan semakin lancar serta relatif lebih cepat

dibanding sebelumnya. Berbagai komoditas unggulan dari Priangan, seperti teh, kopi, karet, dan kina menjadi komoditas utama yang diangkut oleh kereta api (Lasmiyati 2017). Peningkatan hubungan antarkota dan antarwilayah juga mendorong meningkatnya mobilitas penduduk antarwilayah antara Batavia dengan kota-kota di Priangan. Pergerakan penumpang dan barang terus meningkat seiring dibukanya jalur kereta api Karawang--Padalarang. Pembukaan jalur tersebut memangkas jarak dan waktu perjalanan kereta api dari Batavia ke Bandung.

Hubungan antarwilayah di sepanjang jalur utama selatan Jawa Barat mendorong perkembangan daerah pedalaman Priangan yang merupakan penghasil komoditas perkebunan. Guna meningkatkan hubungan jalur utama Buitenzorg--Cilacap dengan daerah pedalaman Jawa Barat, SS membangun lintas cabang dari jalur tersebut ke daerah pedalaman Priangan. Jalur Cibatu--Garut yang dibangun bersama dengan jalur utama Buitenzorg--Cilacap mulai dioperasikan pada tahun 1889. Jalur ini kemudian diperpanjang ke Cikajang (28 km) yang berada di daerah pegunungan dengan ketinggian 1246 m dpl. Berdasarkan rencana awal, jalur ini akan diteruskan sampai Pameungpeuk di pesisir Garut Selatan dan terhubung dengan jalur Banjar--Cijulang ("Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië 1917-1939 ACHTSTE DEEL" 1939), namun rencana tersebut tidak dapat direalisasikan akibat resesi ekonomi yang melanda dunia pada tahun 1930-an.

Ketersambungan antara jalur utama kereta api Priangan dengan wilayah pedalaman Jawa Barat diharapkan dapat membuka wilayah selatan Jawa Barat. Dengan demikian berbagai komoditas perkebunan, pertanian, dan kehutanan yang banyak dihasilkan wilayah tersebut dapat diangkut ke daerah pemasaran dengan mudah. Terhubungnya kawasan selatan Jawa Barat dapat mendorong pergerakan penduduk dan tumbuhnya permukiman-permukiman baru di sepanjang jalur kereta api, sehingga persebaran penduduk di Jawa Barat merata. Pada umumnya kemajuan masyarakat ditandai dengan mobilitas yang tinggi karena didukung oleh tersedianya fasilitas transportasi yang cukup (Munandar, Mulyana, dan Santosa 2016).

Pembangunan lintas cabang Cibatu--Garut dilaksanakan SS bersamaan dengan pembangunan jalur utama Buitenzorg--Kasugihan di petak Cicalengka--Warungbandrek--Garut. Pembangunan jalur sepanjang 51 km ini dilaksanakan berdasarkan *Staatsblad* 24 Desember 1886 No. 254 dan resmi beroperasi pada 14 Agustus 1889 (Tim Telaga Bakti Nusantara 1997; Reitsma 1925). Jalur ini menggunakan rel ukuran standar, yaitu RG (*Rel Gauge*) 1067. Stasiun (perhentian) antara Cicalengka sampai Garut dibangun di 13 lokasi, yaitu Cicalengka, Nagrek, Lebakjero, Leles, Gandamirah, Leuwigoong, Cibatu, Pasirjengkol, Wanaraja, Tunggilis, Cimurah, Sukarame, dan Garut (*Officieele Reisgids Der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten op Java en Madoera* 1936, 102, 110).

Pembangunan jalur Garut--Cikajang sepanjang 28 km dilakukan SS setelah memperoleh konsesi jalur Garut--Cikajang berdasarkan *Staatblads* tanggal 18 Maret 1921 Nomor 204. Jalur ini mulai dibangun tahun 1925 dan resmi dioperasikan untuk umum pada tanggal 31 Juli 1930 (Mulyana 2018; Tim Telaga Bakti Nusantara 1997; Kunto 1993). Jalur ini merupakan jalur pegunungan yang membentang dari Stasiun Garut

(717 m dpl) di Garut sampai Cikajang (1.246 m dpl) di kaki Gunung Cikuray. Jalur ini dilengkapi dengan 13 stasiun (perhentian), yaitu Garut, Pamoyanan, Cireungit, Ciroyom, Kamojan, Cioyod, Dangdeur, Bayongbong, Cipelah, Cisurupan, Cidatar, Patrolgirang, dan Cikajang (*Officieele Reisgids Der Spoor-en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten op Java en Madoera* 1935, 110–11).

Pada masa pendudukan Jepang, jalur Garut--Cikajang merupakan salah satu jalur yang ditutup karena dianggap tidak menguntungkan secara ekonomis kemudian relnya dibongkar (Bruin 2003). Pada masa revolusi fisik tahun 1946, Balai Besar Kereta Api, Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) yang berpusat di Bandung diungsikan ke berbagai daerah di luar Bandung, termasuk Garut. Pada saat itu diputuskan bahwa Dinas Lalu Lintas dipindah ke Cisurupan menempati bekas hotel Grand Cisurupan dan Dinas Traksi diungsikan ke Leles menempati bangunan bekas pabrik. Dinas lainnya juga diungsikan ke kota-kota lain, yaitu Dinas Jalan dan Bangunan ke Purwokerto, Bagian Percetakan ke Sukoraja, Banyumas, serta Kantor Inspeksi 3 Bandung dipindah ke Tasikmalaya dan kemudian dipindahkan kembali ke Banjar (Tim Telaga Bakti Nusantara 1997).

Tahun 1947 ketika Belanda kembali memasuki Indonesia, pemerintah pendudukan Belanda mulai memperbaiki dan merekonstruksi infrastruktur yang rusak akibat perang. Pada bidang perkeretaapian dibentuk gabungan perusahaan kereta api yang beroperasi di Indonesia, yaitu perusahaan kereta api pemerintah (*Staatsspoorwegen*) dan perusahaan-perusahaan kereta api swasta. Gabungan perusahaan kereta api tersebut, adalah *Staatsspoorwegen Verenigd Spooewegbedrijf (SS/VS)*. Tugasnya adalah melakukan perbaikan dan rekonstruksi infrastruktur perkeretaapian yang hancur akibat perang dan mengoperasikannya. Salah satu jalur yang berhasil direaktivasi SS/VS, adalah Jalur Garut--Cikajang (Bolle dan Sterling 2019). Selain itu, bangunan Stasiun Garut yang hancur akibat perang juga dibangun kembali dengan bentuk dan denah mengikuti bangunan Stasiun Karawang yang dibangun sekitar tahun 1930. Pelayanan perjalanan kereta api stasiun Garut dilakukan di bangunan stasiun darurat hingga bangunan stasiun baru selesai.

Tingginya biaya operasional yang tidak sebanding dengan pendapatan sebagai akibat menurunnya jumlah penumpang dan barang, serta ketersediaan lokomotif yang terbatas dan sudah tua menyebabkan perjalanan kereta api di jalur Cibatu--Garut--Cikajang dihentikan. Penghentian perjalanan angkutan kereta api di jalur ini dilakukan secara bertahap, yaitu jalur Garut--Cikajang pada November 1982 dan enam bulan kemudian dihentikan juga operasional kereta api jalur Cibatu--Garut. Sekarang, jalur Garut--Cikajang merupakan salah satu jalur kereta api nonaktif di wilayah kerja PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi (DAOP) 2 Bandung.

Jalur Pegunungan

Jalur ini merupakan jalur terakhir yang dibangun dan diresmikan SS, karena setelah tahun 1930 SS tidak lagi membangun jalur-jalur baru akibat resesi ekonomi yang melanda dunia sekitar tahun 1930, termasuk Hindia Belanda. Kondisi ini berdampak tidak

dilanjutkannya rencana perpanjangan jalur Garut--Cikajang sampai ke Pameungpeuk, sehingga Stasiun Cikajang menjadi stasiun akhir pada jalur Garut--Cikajang (Hermawan dkk. 2020).

Perjalanan kereta api ke Cikajang merupakan perpanjangan dari rute Cibatu--Garut yang sudah melayani penumpang sejak 1889. Penumpang dari Garut tujuan Batavia, Bandung, Tasikmalaya dan kota lainnya naik kereta api dari Stasiun Garut dan berganti kereta di Stasiun Cibatu, demikian pula sebaliknya, penumpang tujuan Garut akan berganti kereta di Stasiun Cibatu. Setelah beroperasinya jalur Garut--Cikajang, maka posisi Stasiun Garut yang pada awalnya sebagai stasiun akhir berubah menjadi stasiun antara atau stasiun perlintasan, karena stasiun akhir adalah Stasiun Cikajang (Tabel 1).

Tabel 1. Jadwal Perjalanan Kereta Api Cibatu--Garut tahun 1926

15 Staatspoorweg Tjibatoe -- Garoet						
TREINNUMMERS	902 (1-2-3-1)	904 (1-2-3-1)	906 (1-2-3-1)	34 (1-2-3)	908 (1-2-3-1)	128 (1-2-3-1)
Voor richting Rantjaëkek, zie tabel No. 13 " " Tasikmalaja, zie tabel No. 13a						
Tjibatoe V	6.16	8.2	11.30	2.25	4.30	6.18
Pasirdjengkol	6.27	8.13	11.41	2.35	4.41	6.11
Wanaradja	6.40	8.24	11.52	2.46	4.55	6.18
Toengilis S	S	S	S	S	S	S
Tjimoerah	6.53	8.37	12.5	2.56	5.8	7.1
Soekarame S	S	S	S	S	S	S
Garoet A	7.7	8.51	12.20	3.6	5.22	7.18

15 ^A Garoet -- Tjibatoe						
TREINNUMMERS	109 (1-2-3-1)	901 (1-2-3-1)	903 (1-2-3-1)	33 (1-2-3)	905 (1-2-3-1)	907 (1-2-3-1)
Garoet V	4.18	6.15	9.20	10.44	1.15	4.30
Soekarame S	S	S	S	↓	S	S
Tjimoerah	5.1	6.28	9.33	10.55	1.28	4.43
Toengilis S	S	S	S	↓	S	S
Wanaradja	5.11	6.41	9.46	11.6	1.41	4.56
Pasirdjengkol	5.11	6.51	9.56	11.16	1.51	5.6
Tjibatoe A	5.18	7.—	10.5	11.25	2.—	5.15

Voor richting Rantjaëkek, zie tabel No. 13a
" " Tasikmalaja, zie tabel No. 13

S Stept zoo kort mogelijk.

Sumber: *Officieele Reisgids Der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobiëldiensten op Java en Madoera 1926.*

Kereta penumpang yang digunakan pada rute Cibatu--Garut--Cikajang adalah kereta penumpang kelas III, seri CL, yaitu gerbong penumpang dengan tempat duduk memanjang 3 baris, 2 baris berada di sisi gerbong dekat jendela dan 1 baris di tengah gerbong (Kunto 1993). Kereta berangkat dari Stasiun Cibatu jam 06.04 pagi, sampai di Garut jam 06.58 dan tiba di Stasiun Cikajang jam 08.25 (*Officieele Reisgids Der Spoor- en Tramwegen en Aansluitende Automobiëldiensten op Java en Madoera 1935*). Berdasarkan jadwal perjalanan tersebut, pada tahun 1935 perjalanan kereta api pada ruas Cibatu--Garut--Cikajang dalam sehari terdapat 5 kali perjalanan Cibatu--Garut, dengan waktu tempuh rata-rata hampir 1 jam dan 5 kali perjalanan Cibatu--Cikajang, dengan waktu tempuh 1,5 jam hingga 2 jam. Terdapat pula perjalanan sebagian rute Garut--Cikajang. Sementara untuk perjalanan Cikajang--Cibatu terdapat 6 kali perjalanan dan untuk Cikajang--Garut terdapat 4 kali perjalanan (Tabel 2).

Tabel 2. Jadwal Perjalanan Kereta Api Cibatu--Garut--Cikajang tahun 1935

19											19 ^A											
Tjibatoe — Garoet — Tjikadjang											Tjikadjang — Garoet — Tjibatoe											
TREINNUMMER	300	302	308	304	308	306	308	310	312	308	TREINNUMMER	301	301	303	305	307	309	373	311	313	315	
KLASSE	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	KLASSE	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	
	3A	3A	3A	3A	3A	3A	3A	3A	3A	3A		3A	3A	3A	3A	3A	3A	3A	3A	3A	3A	
17 Bandoeng . V	—	—	5.12	7.04	—	9.56	10.20	12.54	—	4.28	Tjikadjang . . . V	—	—	6.00	7.35	9.25	—	12.15	1.50	—	—	4.12
17A Tasikmalaja .	—	—	4.22	6.23	—	6.23	11.36	11.36	1.42	4.28	Patrolirang . . .	—	—	s	s		—			—	—	s
Tjibatoe . . . V	—	6.29	7.58	8.54	—	11.16	1.08	3.01	4.17	6.24	Tidatar	—	—	s	s		—			—	—	s
Pasirdjengkol . .	—	s	s	s	—	s	s	s	s		Tisoeroepan . . .	—	—	6.18	7.52	9.38	—	12.28	2.04	—	—	4.28
Wanaradja	—	6.50	8.17	9.15	—	11.35	1.29	3.22	4.36	6.13	Tipelah	—	—	s		—	—	—	—	—	—	s
Toengilis	—	s	s	s	—	s	s	s	s		Bajongbong	—	—	6.31	8.20	9.51	—	12.42	2.18	—	—	4.44
Tjimoerah	—	7.01	8.27	9.26	—	11.45	1.41	3.34	4.46	7.01	Dangdeur	—	—	s	s	s	—	s		—	—	s
Soekarame	—	s	s	s	—	s	s	s	s		Tjoelod	—	—	s	s	s	—	s		—	—	s
Garoet V	5.58	7.12	8.38	9.37	—	11.56	1.52	3.45	4.57	7.12	Kamodjan	—	—	6.47	8.37	10.09	—	12.58	2.32	—	—	5.00
Pamojanan	s	s	s	s	—	s	s	s	s	—	Tirojom	—	—	s	s	s	—	s		—	—	s
Tjireungit	5.18	7.43	—	—	9.58	12.14	2.16	4.11	—	—	Tjireungit	—	—	6.58	8.49	10.20	—	1.09	2.44	—	—	5.12
Tirojom	s	s	—	—	s	s	s	s	—	—	Pamojanan	—	—	s	s	s	—	s		—	—	s
Kamodjan	5.33	7.58	—	—	10.10	12.28	2.31	4.25	—	—	Garoet V	4.48	5.48	7.19	9.38	10.35	12.10	1.26	—	—	—	4.08
Tjoelod	s	s	—	—	s	s	s	s	—	—	Soekarame	s	s	s	s		s	s	—	—	—	s
Dangdeur	s	s	—	—	s	s	s	s	—	—	Tjimoerah	4.12	5.12	7.31	9.50	10.45	12.22	1.40	—	—	—	4.20
Bajongbong	5.12	8.18	—	—	10.30	12.46	2.50	4.43	—	—	Toengilis	s	s	s	s		s	s	—	—	—	s
Tipelah	s	s	—	—	s	s	s	s	—	—	Wanaradja	5.33	6.07	7.41	10.01	10.54	12.34	1.50	—	—	—	4.36
Tjisoeroepan . . .	6.19	8.43	—	—	10.56	1.08	3.16	5.05	—	—	Pasirdjengkol . . .	s	s	s	s		s	s	—	—	—	s
Tidatar	s	s	—	—	s	s	s	s	—	—	Tjibatoe A	5.34	6.25	7.57	10.20	11.08	12.53	2.06	—	—	—	4.55
Patrolirang	s	s	—	—	s	s	s	s	—	—	17 Tasikmalaja A	7.12	—	10.22	12.34	12.34	4.19	4.50	—	—	—	7.44
Tjikadjang A	6.34	8.58	—	—	11.11	1.23	3.31	5.20	—	—	17A Bandoeng . . .	7.30	—	9.58	1.31	1.31	2.22	3.58	—	—	—	7.44

Sumber: *Officieele Reisgids Der Spoor-en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten op Java en Madoera* 1935.

Sebagaimana jalur lainnya di Priangan, jalur Garut--Cikajang sepanjang 28 km merupakan jalur pegunungan. Kondisi lingkungan yang berbukit dengan lembah yang dalam dan lebar mengharuskan jalur rel berkelok dan diperlukan membangun jembatan untuk menyeberangi sungai dan lembah, serta aktifitas penggalian dan pengurukan lahan agar jalur yang dibangun menjadi landai sehingga dapat dilalui oleh kereta api. Hal ini tampak pada beda ketinggian antara Stasiun Garut (717 m dpl) dengan Stasiun Cikajang (1.426 m dpl). Akibatnya tidak semua jenis lokomotif milik SS dapat bertugas di jalur ini. Lokomotif yang bertugas di jalur Cibatu--Garut--Cikajang, adalah lokomotif *mallet* seri CC. Lokomotif jenis ini merupakan lokomotif yang dikhususkan untuk beroperasi di pegunungan dengan menggunakan sistem uap basah (*saturated steam*) dan 4 silinder *compound*. Lokomotif dengan mekanisme *mallet* dapat dengan baik melewati jalur pegunungan dengan gradien yang terjal dan tikungan dengan sudut kecil. Lokomotif *mallet* seri CC memiliki susunan roda 2-6-6-0. Menjelang ditutupnya jalur Cibatu--Garut--Cikajang pada sekitar tahun 1980, lokomotif *mallet* CC50 lebih sering dioperasikan untuk mengangkut penumpang di jalur ini (Prayogo, Prabowo, dan Radityo 2017).

Stasiun Tertinggi

Stasiun Cikajang merupakan stasiun akhir di jalur Cibatu--Garut--Cikajang, berada pada ketinggian 1.246 m dpl. Stasiun ini merupakan stasiun tertinggi di Indonesia, sehingga tidak heran jika untuk mencapai stasiun ini kereta api harus melalui tanjakan panjang selepas Stasiun Garut. Stasiun ini dibangun di kawasan Perkebunan Cisarupan, yang berada di kaki Gunung Cikuray berdekatan dengan Pasar Cikajang. Lokasinya tidak jauh dari jalan raya yang menghubungkan Garut--Pameungpeuk. Lokasi stasiun yang tidak jauh dari pasar memudahkan para pedagang dari kota Garut untuk berjualan di Pasar Cikajang.

Peresmian Stasiun Cikajang dilakukan bersamaan dengan peresmian beroperasinya jalur Garut--Cikajang sepanjang 28 km. Upacara ini dihadiri oleh perwakilan dari Gouvernement Bedrijven Bandung, Residen Priangan Timur, dan Bupati Garut (Gambar 2a). Kegiatan peresmian ini dimeriahkan dengan kesenian tayub.



Gambar 2. (a) Suasana peresmian pembukaan jalur Garut--Cikajang di Stasiun Cikajang, 31 Juli 1930 (Sumber: Bruin, 2003); (b) Kondisi Stasiun Cikajang sekarang (Sumber: Balai Arkeologi Jawa Barat, 2020).

Sebagai stasiun akhir, berbagai fasilitas penunjang perjalanan kereta api dibangun di emplasemen Stasiun Cikajang. Bangunan stasiun dibangun dengan denah memanjang dan atap berbentuk limas. Stasiun ini dilengkapi gudang untuk penyimpanan sementara barang yang akan diangkut atau diturunkan. Stasiun Cikajang memiliki 3 sepur, yaitu 1 sepur badug, 1 sepur pembelok, dan 1 sepur lurus. Meski berstatus sebagai stasiun akhir, Stasiun Cikajang tidak dilengkapi *round table* (landas putar lokomotif). Pada perjalanan dari Garut ke Cikajang, lokomotif menghadap ke depan, sebaliknya pada perjalanan kembali dari Cikajang ke Garut lokomotif berjalan mundur. Kondisi sejenis juga terjadi pada perjalanan kereta api Banjar--Cijulang, karena Stasiun Cijulang juga tidak dilengkapi *round table* walau statusnya sebagai stasiun akhir. Hal ini terjadi karena Stasiun Cikajang direncanakan bukan sebagai stasiun akhir namun sebagai stasiun antara yang tidak memerlukan pemutar lokomotif.

Fasilitas lain yang dibangun di emplasemen Stasiun Cikajang, adalah gudang yang berfungsi sebagai penampung barang-barang angkutan yang akan diangkut atau diturunkan. Pada masa kolonial Belanda, komoditas hasil perkebunan terutama teh yang berasal dari perkebunan-perkebunan di pegunungan selatan Garut diangkut kereta api. Selain teh, komoditas lainnya yang diangkut oleh kereta di jalur Garut--Cikajang, adalah kopi, kina, karet, hasil hutan serta hasil pertanian.

Operasional kereta api di jalur Garut--Cikajang secara resmi ditutup pada tahun 1982 dan disusul jalur Cibatu--Garut pada tahun 1983. Penutupan tersebut terjadi karena kalah bersaing dengan angkutan jalan raya. Dampak penutupan operasional tersebut adalah hilang dan rusaknya sarana prasarana perkeretaapian yang dibangun di sepanjang jalur ini. Sekarang, kondisi bangunan Stasiun Cikajang dan stasiun lainnya di sepanjang jalur Garut--Cikajang rusak akibat tidak terpelihara dan dimakan usia. Bangunan Stasiun Cikajang hanya menyisakan dinding tanpa atap (Gambar 2b). Tidak jauh dari bangunan stasiun ke arah Garut terdapat tiang sinyal *alkmaar* yang merupakan pengatur lalu lintas kereta api saat masuk dan keluar dari Stasiun Cikajang.

Berdasarkan uraian tersebut, pembangunan perkeretaapian pada masa kolonial Belanda tidak hanya dilakukan untuk menghubungkan satu kota dengan kota lain, namun juga diarahkan pada pembukaan wilayah baru yang dapat menunjang perkembangan kota

dan perkembangan ekonomi. Perkebunan-perkebunan baru banyak dibuka di daerah-daerah yang direncanakan akan dilalui jalur kereta api. Kondisi ini juga berpengaruh pada perkembangan wilayah. Kemudahan transportasi mendorong tumbuh dan berkembangnya kawasan permukiman di wilayah-wilayah pedalaman yang dilalui jalur kereta api.

SIMPULAN

Pembangunan jalur kereta api Garut--Cikajang merupakan bagian dari pembangunan infrastruktur transportasi yang menghubungkan jalur utama kereta api Pulau Jawa dengan pesisir selatan Jawa Barat. Akibat terjadinya resesi ekonomi, rencana pembangunan jalur kereta api Garut--Cikajang--Pameungpeuk tidak bisa direalisasikan secara keseluruhan dan berhenti di Cikajang. Angkutan kereta api di Jalur Garut--Cikajang menjadi pilihan bagi masyarakat dan pengusaha dalam melakukan perjalanan ke daerah lain. Kereta api juga menjadi pilihan untuk mengangkut hasil perkebunan dan pertanian ke pusat-pusat pemasaran.

PERNYATAAN PENULIS

Penulis tidak terlibat dalam proses pengambilan keputusan penerbitan. Penulis menyatakan tidak ada konflik kepentingan yang terkait dengan artikel ini, dan tidak ada pendanaan yang mempengaruhi isi dan substansi dari artikel ini. Penulis mematuhi aturan Hak Cipta yang ditetapkan oleh Jurnal Panalungtik.

DAFTAR PUSTAKA

- Arsip Nasional Republik Indonesia. 1976. *Memori Serah Jabatan 1921-1930 (Jawa Barat)* 2. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia. Penerbitan Sumber-Sumber Sejarah No. 8.
- Bintarto, H.R. 1977. *Geografi Desa*. Yogyakarta: U.P. Spring.
- Bolle, A. G. A., dan E. Sterling. 2019. *Dia Berjalan Kembali*. Diterjemahkan oleh Von Ninar. Temanggung: Kendi.
- Bruin, Jan de. 2003. *Het Indische Spoor In Oorlogstijd: de spoor- en tramwegmaatschappijen in Nederlands-Indië in de vuurlinie, 1873-1949*. Netherlands: Uitgeverij Uquilar.
- Darini, Ririn, Muji Hartono, Miftahuddin, Eko Ashari, dan Yoga Budhi Sulisty. 2014. "Laporan Penelitian: Kereta Api di Jawa Tengah dan Yogyakarta Tahun 1864-1930." Yogyakarta.
- de Jong, Michiel van Ballegoijen. 1993. *Spoorwegstations Op Java*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.
- "Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië 1917-1939 ACHTSTE DEEL." 1939. In . Martinus Nijhoff. <https://www.delpher.nl/nl/boeken/view?identifier=MMKB02A:000033191:00051&query=Tjibatoe-Tjikadjang+lijn&coll=boeken&sortfield=creator&rowid=2>.

- Falah, Miftahul, Nina Herlina, Mumuh Muhsin, dan Kunto Sofianto. 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>.
- Hermawan, Iwan. 2013. "Pengaruh Penempatan Stasiun Kereta Api Bandung Bagi Pertumbuhan Kota Bandung." *PURBAWIDYA: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkeologi* 2 (1): 37–49. <http://purbawidya.kemdikbud.go.id/index.php/jurnal/article/view/P2%281%292013-4>.
- . 2015. "Penempatan Perhentian Kereta Api Pada Jalur Rengasbitung - Labuan." *PURBAWIDYA: Journal of Archaeological Research and Development* 4 (2): 137–49. <http://purbawidya.kemdikbud.go.id/index.php/jurnal/article/view/P4%282%292015-6>.
- . 2020. "KERETA API SCS: ANGKUTAN GULA DI CIREBON." *Patanjala: Journal of Historical and Cultural Research* 12 (2): 195. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v12i2.643>.
- Hermawan, Iwan, Octaviadi Abrianto, Acep Adra'i, Rifki Pradipta Fajri, Mustaqim Atedja, Deden Suprayitno, dan Sukirdja. 2020. "Laporan Penelitian Desk Study Arkeologi: Pembangunan Perkeretaapian di Jawa barat pada masa Kolonial Belanda dan Potensi Pendukungnya." Bandung.
- Kartodirdjo, Sartono, dan Djoko Suryo. 1991. *Sejarah Perkebunan di Indonesia: Kajian Sosial Ekonomi*. YOGYAKARTA: Aditya Media.
- Kunto, Haryoto. 1993. *Riwayat Kota di tatar Sunda*. Bandung: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Propinsi Dati I Jawa barat.
- Lasmiyati. 2017. "Transportasi Kereta Api di Jawa Barat Abad ke-19 (Bogor - Sukabumi - Bandung)." *Patanjala : Jurnal Penelitian Sejarah dan Budaya* 9 (2): 197. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v9i2.21>.
- Lombart, Denys. 2005. *Nusa Jawa: Silang Budaya, Kajian Sejarah terpadu. Bagian I: Batas-batas Pembaratan*. 3 ed. Jakarta: Gramedia Pustaka Utam; Forum Jakarta - Paris Ecole Francaise d Extreme-Orient.
- Mulyana, Agus. 2006. "Kuli dan Anemer: Keterlibatan Orang Cina Dalam Pembangunan Jalan Kereta Api Di Priangan (1878-1924)." In *Kongres Nasional Sejarah*. Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai, Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala Departemen Kebudayaan dan Pariwisata.
- . 2008. "Ekonomi dan pengembangan Wilayah: Latar Belakang Pembangunan Jalan Kereta Api Pada Lajur Banjar-Kalipucang-Parigi (1911-1921)." In *Seminar Nasional Titik Balik Historiografi di Indonesia Refleksi Perjalanan Prof. Dr. RZ Lerissa*. Depok: FIB Universitas Indonesia. http://file.upi.edu/Direktori/FPIPS/JUR._PEND._SEJARAH/196608081991031-AGUS_MULYANA/Makalah_Tuk_Pak_Leirissa.pdf.
- . 2018. "Geographical Factors and Their Impacts on Railway Construction." In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 145:012096. IOP

Publishing. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/145/1/012096>.

- Munandar, Andi Aris, Agus Mulyana, dan Ayi Budi Santosa. 2016. “Stasiun Cibatuan dan Dampaknya Terhadap Perkembangan Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitarnya (1998-2010).” *Faktum* 5 (5): 157–74.
- Oegema, JJG. 1982. *De Stoomtractie Op Java en Sumatra*. Netherlands: Kluwer Technische Boeken.
- Officieele Reisgids Der Spoor-en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten op Java en Madoera*. 1935.
- Officieele Reisgids Der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten op Java en Madoera*. 1936. Staatsspoor- en Tramwegen, Particuliere Spoor- en Tramweg-Maatschappijen.
- Prayogo, Yoga Bagus, Yohanes Sapto Prabowo, dan Diaz Radityo. 2017. *Kereta Api di Indonesia: Sejarah Lokomotif Uap*. Yogyakarta: Jogja Bangkit Publisher.
- Reitsma, SA. 1925. *Gedenkboek der Staatsspoor-En Tramwegen in Nederlandsch Indie 1875-1925*. Weltevreden: Topografische Inrichting.
- Subarkah, Imam. 1992. *125 Tahun Kereta Api Kita, 1867-1992*. Bandung: Yayasan Pusaka.
- Suhartono. 1991. *Apanage dan Bekel: Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta 1830 - 1920*. Cetakan 1. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa.