

**TRANSPORTASI KERETA API DI JAWA BARAT
ABAD KE-19
(BOGOR-SUKABUMI-BANDUNG)
TRAIN TRANSPORTATION IN WEST JAVA IN 19th CENTURY
(BOGOR-SUKABUMI-BANDUNG)**

Lasmiyati

Balai Pelestarian Nilai Budaya Jawa Barat
Jln. Cinambo 136 Ujungberung Bandung
e-mail: lasmiyatinizam@gmail.com

Naskah Diterima: 8 Mei 2017

Naskah Direvisi: 3 Juni 2017

Naskah Disetujui: 11 September 2017

Abstrak

Kopi merupakan jenis tanaman yang laku di pasaran Eropa. Kopi yang pernah diujicoba ditanam di Batavia dan Karawang hasilnya kurang memuaskan dibandingkan dengan kopi yang ditanam di dataran Sukabumi. Selain kopi, tanaman yang laku di pasaran Eropa adalah teh, kapas, dan nila. Dengan produk hasil bumi yang melimpah dan laku di pasaran Eropa tersebut belum didukung adanya sarana transportasi yang memadai, pasalnya jenis transportasi yang ada masih menggunakan hewan beban, dan sarana jalan yang ada masih jalan setapak. Dari permasalahan tersebut, para pemilik perkebunan memikirkan adanya jenis transportasi kereta api yang dapat mengangkut hasil bumi dari gudang penyimpanan ke pelabuhan. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui transportasi di Jawa Barat (Bogor-Sukabumi-Bandung) pada abad ke-19. Metode yang digunakan adalah metode sejarah yang meliputi heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Dari hasil penelitian yang dilakukan, diperoleh informasi bahwa jalur transportasi kereta api dari Bogor-Sukabumi-Bandung dibangun untuk mengangkut hasil perkebunan yang ternyata pembangunan jalur transportasi tersebut telah membawa dampak pada pertumbuhan wilayah dan pergerakan penduduk dari desa ke kota.

Kata kunci: Transportasi Kereta Api, Bogor-Sukabumi-Bandung, Pertumbuhan Kota.

Abstract

Coffee is a plant that sells in the European market. Coffee ever tested planted in Batavia and Karawang but the result is less satisfactory compared to the coffee grown in the plains of Sukabumi. Beside coffee, the plants that sell well in the European market are tea, cotton, and nila. This abundant produce of crops and products which is sold in the European market has not been supported by the well transportation. The transportation is still using load animals, and the existing road facilities are still paths. From these problems, plantation owners think of the kind of rail transport that can transport crops from the warehouse to the harbor. This research was conducted to know the transportation in West Java (Bogor-Sukabumi-Bandung) in the 19th century. The method that used is a historical method that includes heuristics, criticism, interpretation, and historiography. From the results of the research, obtained information that the railway transportation from Bogor-Sukabumi-Bandung was built to transport the results of plantations that turned out the construction of the transportation line has had an impact on the growth of the region and the movement of villagers to the city.

Keywords: Train Transportation, Bogor-Sukabumi-Bandung, city growth.

A. PENDAHULUAN

Pada tanggal 25 Januari 1813, Van Rie Beek dan Zwadecroon (pengusaha dari Belanda) membeli tanah seluas 5/12 dari luas wilayah di Sukabumi yang berbatasan dengan lereng Gunung Pangrango di sebelah utara, Sungai Cimandiri di sebelah selatan, berbatasan dengan Keresidenan Jakarta di sebelah barat, dan Sungai Cikupa¹ di sebelah timur. Pembelian lahan tersebut untuk mengembangkan tanaman kopi. Mereka kemudian membudidayakan kopi tersebut di Bogor, Cianjur, dan Sukabumi.

Berbeda dengan perkebunan di wilayah Bogor, Cianjur dan Sukabumi, di wilayah Bandung, perkebunan yang dikelola Kerajaan Belanda pada abad ke-18, bertujuan untuk membantu dalam menutupi kerugian akibat biaya perang. Pada abad ke-19, sejumlah perkebunan di Bandung beralih kepemilikan dari Kerajaan Belanda kepada orang-orang swasta. Perpindahan pengelolaan ini berdampak pada terbentuknya arus migrasi dari Eropa ke Jawa. Migrasi ini juga membawa perubahan dalam budaya di perkebunan seperti pembangunan perumahan untuk pemilik perkebunan, karyawan, pabrik pengelolaan teh dan bedeng-bedeng pekerja di perkebunan serta jalur angkutan menuju Bandung, telah membuka lahan pekerjaan sekaligus wawasan penduduk asli di daerah-daerah tersebut (Wulan, 2015, 129-130).

Pada 1869, Pemerintah Belanda melakukan survey mengenai hak kepemilikan tanah di Jawa Barat yang dimuat pada *Eindresume van het Onderzoek naar de Rechten van den Inlander*. Dari laporan tersebut tertulis bahwa tanah yang dimiliki perseorangan di sepanjang dataran Jawa bagian barat jauh lebih banyak dan luas daripada tanah yang dimiliki secara komunal. Berbeda dengan kepemilikan tanah di Jawa bagian tengah.

Kepemilikan tanah di Bogor misalnya, memberikan dampak berupa naiknya status sosial bagi sang pemilik tanah dalam stratifikasi sosial masyarakatnya (Nurbaity, 2015: 218). Secara geografis wilayah Bogor merupakan daerah yang baik untuk budi daya teh.

Pembudidayaan tanaman teh dan kopi khususnya di Bogor, Sukabumi, dan Bandung memperoleh hasil memuaskan. Bahkan pemerintah Belanda mencanangkan bahwa budidaya kopi tersebut dapat ditargetkan sebagai barang ekspor yang laku di pasaran Eropa. Akan tetapi pengangkutan kopi yang jumlahnya terus meningkat dari pegunungan ke pantai, menimbulkan masalah, sebab jalan yang dilalui oleh pengangkut beban binatang pada musim hujan tidak dapat dilalui. Hal tersebut tentu saja sangat menyulitkan para petani. Adapun pembangunan jalan raya pos yang sudah ada hanya berlaku untuk kalangan tertentu. Pengangkut kopi tetap tidak diperkenankan melewati jalan raya pos tersebut dengan alasan jalan akan cepat rusak. Dengan tidak didukung oleh infrastruktur yang memadai tersebut, para pemodal swasta mengusulkan kepada pemerintah Belanda untuk segera merealisasi pembangunan transportasi kereta api. Dengan adanya transportasi kereta api diharapkan dapat mengatasi masalah transportasi dalam mengangkut hasil bumi.

Dengan demikian yang menjadi permasalahan, yaitu kapan transportasi kereta api di Bogor, Sukabumi, dan Bandung di bangun. Apa yang melatarbelakanginya, dan bagaimana perkembangan selanjutnya. Dalam artikel ini penulis mencoba membahas mengenai transportasi kereta api di Jawa Barat khususnya di Bogor, Sukabumi, dan Bandung. Selain itu untuk mengetahui kapan stasiun Bogor, Sukabumi, dan Bandung dibangun dan bagaimana perkembangan selanjutnya. Tulisan ini dibatasi pada ruang dan waktu yaitu ruang adalah penelitian ini mengambil lokasi di Jawa Barat dan waktu pada abad ke-19.

¹Sejarah Sukabumi, diakses dari <http://www.sukabumikab.go.id>, tanggal 7 Maret 2017.

Tulisan yang berkaitan dengan Transportasi Kereta Api di Jawa Barat telah dilakukan oleh beberapa penulis baik berupa jurnal penelitian atau pun makalah. Tulisan terdahulu yang berkaitan dengan transportasi kereta api di Jawa Barat adalah artikel S. Herwana. Artikel yang berjudul "Perkembangan Transportasi Darat di Sukabumi, Pengaruhnya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi dan Perkembangan Kota Tahun 1881-1842". S. Herwana mengungkapkan bahwa rencana pembangunan kereta api di Sukabumi dikemukakan oleh dua orang pejabat Belanda yaitu Maarschalk dan Mijner. Mereka menyarankan agar pembangunan kereta api yang menghubungkan Bogor dengan Bandung melalui jalur Sukabumi. Keberadaan transportasi ini bukan hanya memperlancar pengangkutan hasil perkebunan, tetapi berpengaruh pada kehidupan kota atau daerah yang dilaluinya, bahkan keberadaan transportasi kereta api berkaitan erat dengan terjadinya peningkatan jumlah penduduk dan percepatan pertukaran ekonomi. Sejalan dengan beroperasinya transportasi di Sukabumi, daerah-daerah yang dilintasinya sepanjang jalur keretaapi terutama di tempat-tempat pemberhentian seperti halte-halte (Cicurug, Parungkuda, dan Sukaraja) banyak bermunculan warung-warung dan pedagang-pedagang asongan.

Tulisan lainnya adalah makalah Agus Mulyana yang berjudul "Kuli dan Anemer, Keterlibatan Orang Cina dalam Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan (1878-1924)". Dalam makalah tersebut, Agus Mulyana mengungkapkan bahwa jumlah orang Cina yang tinggal di Keresidenan Priangan termasuk jumlah yang banyak dibandingkan dengan beberapa keresidenan lainnya di Jawa. Mereka pada umumnya tinggal di ibukota *afdeeling* (kabupaten). Kegiatan mereka adalah dalam bidang perdagangan jasa. Dalam pembangunan kereta api, orang Cina bekerja sebagai kuli bebas tetap dan kuli musiman. Berbeda dengan orang-

orang pribumi. Selain menjadi kuli bebas dan kuli musiman, mereka menjadi kuli wajib. Dalam pembangunan jalan kereta api di Priangan, orang Cina banyak berperan sebagai pemborong, yang diborongkan kepada orang-orang Cina yaitu pekerjaan pembangunan, pemasok bahan yang dibutuhkan, dan pengerahan tenaga kerja.

Artikel lainnya yang berkaitan dengan transportasi kereta api di Jawa Barat adalah artikelnya Tri Wahyuning M. Irsyam yang berjudul "Depok dalam Jalur Kereta Api Buitenzorg-Batavia". Tri Wahyuning mengutarakan bahwa Depok yang berada di selatan Batavia dan berjarak tempuh 7,5 jam perjalanan, selama periode kolonial menjadi pintu gerbang keluar dan masuk ke dan dari Batavia ke selatan. Setelah dibukanya jalur transportasi kereta api Batavia-Buitenzorg oleh perusahaan *Nederland Indische Spoorweg Maatschappij*, Depok tumbuh menjadi sebuah kota.

Dari artikel dan makalah terdahulu, ada sisi yang kosong yaitu tidak mengupas mengenai perkembangan jalur transportasi kereta api Bogor-Sukabumi-Bandung yang dalam artikel ini perlu dilakukan penulisan. Tulisan ini dilakukan dengan pendekatan sejarah ekonomi. Sartono Kartodirdjo mengatakan sejarah ekonomi dengan berbagai aspeknya semakin menonjol, lebih-lebih setelah modernisasi dimana-mana semakin memfokuskan perhatian pada pembangunan ekonomi. Terutama proses industrialisasi beserta transformasi sosial yang mengikutinya menuntut pengkajian pertumbuhan ekonomi dari sistem produksi agraris ke sistem produksi industrial. Sistem itu mempunyai implikasi luas dan mendalam tidak hanya di bidang ekonomi tetapi erat hubungannya dengan bidang politik (Kartodirdjo, 1992: 136).

Sebagian besar ahli ekonomi mula-mula mengira bahwa suatu masyarakat akan dapat membangun ekonominya dengan cepat apabila telah dicukupi dan dipenuhinya syarat-syarat yang khusus

diperlukan dalam bidang ekonomi. Akan tetapi pengalaman mereka untuk mengadakan pembangunan terbukti bahwa syarat-syarat ekonomis saja tidak cukup untuk melancarkan pembangunan, selain itu diperlukan perubahan-perubahan masyarakat yang menetralkan faktor-faktor kemasyarakatannya yang mengalami perkembangan. Hal itu dapat memperkuat atau menciptakan faktor-faktor yang dapat mendukung pembangunan tersebut (Soekanto, 2105: 258).

Dalam perkembangannya, sejarah ekonomi mengalami pula diferensiasi dan subspesialisasi, antara lain dengan timbulnya sejarah pertanian, sejarah kota, formasi kapital, sejarah bisnis, dan sejarah perburuhan (Kartodirdjo, 1992: 136).

A. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan adalah metode sejarah yang meliputi tahap heuristik, yaitu tahap mencari dan menemukan sumber, baik sumber primer maupun sekunder. Pada tahap ini pencarian sumber antara lain dilakukan di Perpustakaan Nasional Jakarta, Dispusipda (Dinas Perpustakaan Kearsipan Daerah) Provinsi Jawa Barat, dan Perpustakaan *pascasarjana* Universitas Padjadjaran Bandung. Setelah sumber-sumber terkumpul tahap berikutnya adalah verifikasi/kritik sejarah/keabsahan sumber. Terdapat dua macam verifikasi yaitu otentisitas atau keaslian sumber atau kritik ekstern dan kredibilitas atau kebiasaan dipercayai atau kritik intern (Kuntowijoyo, 1997: 99). Sumber yang telah terkumpul diuji secara saksama akan otentisitas dan kredibilitasnya, hal itulah yang dianggap sebagai fakta. Fakta bagi sejarawan masih merupakan bahan mentah. Untuk menjadikan sebuah buku perlu dilakukan seleksi penyusunan (Gottschalk, 1985: 5). Setelah dilakukan kritik ekstern dan intern, langkah berikutnya adalah tahap pengelompokan fakta dalam berbagai hubungan formulasi dan presentasi. Hasil-hasil gabungan kedua langkah ini menghasilkan karya historiografi, yaitu

merangkaikan fakta hingga menjadi tulisan sejarah.

C. HASIL DAN BAHASAN

Dataran Jawa pada umumnya memiliki hasil hutan, hasil pertambangan, hasil perkebunan seperti tembakau, tebu (gula), teh, kopi, nila, lada, karet, dan vanili. Kesemua komoditas tersebut mempunyai nilai ekspor. Nilai ekspor yang sangat menguntungkan bagi VOC adalah budi daya kopi. Penghasilan yang diperoleh para bupati dari penghasilan kopi dari tahun ke tahun sangat meningkat. Bahkan pada tahun 1726 Bupati pertama Cianjur masih berhak mendapat 26.000 ringgit gulden dan bunga atas jumlah itu, walaupun ia telah meninggal dunia (Breman, 2014: 61).

Dibawah pemerintahan Marsekal Daendels, wajib tanam kopi meningkat tajam. Pada tahun 1808, jumlah pohon kopi meningkat dari 26.956.467 menjadi 45 juta pohon, tiga tahun kemudian dari 45 juta pohon meningkat menjadi 72.669.860. Selain daerah Priangan muncul pula daerah lain seperti Jawa Tengah dan Jawa Timur yang memproduksi kopi (Breman, 2014: 109). Agar tidak mengganggu budidaya kopi, Daendels tidak memperkenankan para pribumi untuk menjual tanahnya di Priangan, tetapi ia memperkenankan bangsa-bangsa Cina untuk menempati lahan-lahan liar yang kemudian ditanami tembakau, kapas, nila, dan kacang tanah. Pada awal abad ke-19, sistem pertanian di Priangan diwarnai dengan monopoli kopi oleh pemerintah Belanda, penanaman, perawatan, dan panen tanaman dilakukan dengan cara kerja paksa. Dalam melakukan kerja paksa, bukan hanya di sektor perkebunan. Di sektor pembukaan jalan pun, Daendels mengerahkan tenaga kerja untuk membangun jalan raya pos yang menghubungkan Jakarta-Bogor-Puncak-Cianjur-Bandung-Sumedang (Dienaputra, 2000:139).Ketika mengangkat kopi, penduduk pribumi tidak diperkenankan melewati jalan tersebut alasannya jalan

akan cepat rusak. Dengan meningkatnya jumlah kopi yang akan dikirim, perbaikan jalan pun mulai dilakukan. Alat angkut yang tadinya menggunakan pikulan, kemudian berubah menjadi angkutan yang ditarik dengan kerbau atau kuda. Namun tidak seluruh kondisi jalan di Jawa Barat dapat diperbaiki, tidak sedikit ditemukan kondisi jalan masih terjal dan licin, sehingga pengangkutan barang dirasakan sangat menyulitkan. Kalaupun ada jasa pengangkutan barang menggunakan gerobak, ongkosnya sangat mahal, sehingga berpengaruh pada upah tenaga kerja. Bagi para penumpang umum yang bepergian tidak jauh dengan jalan pos dapat menggunakan kereta pos, dan yang bepergian dekat cukup menggunakan pedati. Akan tetapi lain halnya dengan pengangkut kopi, apabila kondisi jalan sangat buruk, tidak memungkinkan pengangkutan kopi berjalan sesuai jadwal, sehingga kapal yang akan mengangkut kopi ke luar wilayah harus menunggu lama di pelabuhan, yang berakibat kopi-kopi yang ada di gudang-gudang penampungan baik di gudang pelabuhan atau pun di gudang pedalaman mutunya menjadi rendah karena menunggu lama² di gudang penyimpanan.

Dengan demikian yang menjadi hambatannya adalah segi transportasi dari perkebunan ke pelabuhan. Para pemilik perkebunan khususnya pemilik swasta mengharapkan kepada pemerintah untuk segera merealisasikan jenis transportasi kereta api.

Transportasi adalah pengangkutan oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi (Tim Penyusunan KBBI, 2011: 1485). Transportasi erat hubungannya dengan faktor ekonomi. Bahkan syarat utama bagi peningkatan ekonomi adalah transportasi. Tanpa transportasi sumber kekayaan alam tidak dapat diperdagangkan. Kekayaan tidak

dapat berkitik dan tetap berupa potensi belaka yang tidak dapat dimanfaatkan untuk memenuhi kebutuhan manusia, betapa pun melimpahnya kekayaan alam. Untuk itu diperlukan pengangkutan, yaitu untuk memindahkan manusia, hewan, barang dari satu tempat ke tempat lain (Subarkah, 1981: 2).

Transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam sistem transportasi terdapat dua aspek yang sangat penting yakni sarana dan prasarana. Aspek sarana berhubungan dengan jenis atau piranti barang seperti mobil, kapal, kereta api, dan pesawat terbang. Aspek sarana ini juga sering disebut dengan moda atau jenis angkutan. Aspek prasarana berhubungan dengan wadah atau alat lain yang digunakan untuk mendukung sarana seperti jalan raya, jalan rel, dermaga, terminal, bandara, dan stasiun kereta api (Munawar, 2011: 1). Transportasi tidak dapat dipisahkan dalam kehidupan manusia karena keberadaan transportasi mendukung keberlangsungan ekonomi, sosial budaya, politik, dan pertahanan keamanan (Herwana, 2012: 2-3).

Kereta api adalah kereta yang terdiri atas rangkaian gerbong (kereta) yang ditarik oleh lokomotif dijalankan dengan tenaga uap (atau listrik), berjalan di atas rel (rentangan baja, dan sebagainya), digunakan untuk kendaraan umum (Tim Penyusunan KBBI, 2011: 678).

1. Sejarah Kereta Api

Pada akhir tahun 1830, seluruh daerah Jawa Barat sudah merupakan penghasil bumi yang dimanfaatkan pemerintah Belanda. Akan tetapi *Preangerstelsel* atau pemungutan upeti di daerah-daerah lain di luar Jawa Barat belum mencukupi kebutuhan pemerintah Belanda. Oleh sebab itu diperlukan suatu sistem pemungutan pajak atau upeti yang dapat menjamin pemasukan dana yang cukup besar, yaitu hasil bumi yang dapat dipasarkan oleh pemerintah Belanda tanpa ada campur tangan dari bangsa lain.

²Muhsin, dalam <http://pustaka.unpad.ac.id>, tanggal 20 Maret 2008.

Menurut Van den Bosch, perhitungan cacah di Jawa Barat untuk keluarga dapat menghasilkan kopi F1.7 dan untuk pemerintah Hindia Belanda dapat menghasilkan F1.5. Dengan penghasilan itu, petani merasa terjamin hidupnya, karena selain menanam kopi, penduduk masih sempat mengurus ladangnya (Badan Pelaksana Penelitian dan Penyusunan Sejarah Jawa Barat, 1973: 134).

Pasaran dunia hanya memerlukan beberapa jenis hasil bumi seperti kopi, gula, nila, kapas, dan kayu manis. Rakyat petani dirasa belum mampu memelihara tanaman-tanaman semacam itu. Oleh sebab itu rakyat petani diimbau menanam tanaman untuk kepentingan penjajah yang laku di pasaran dunia. Akan tetapi karena prasarana belum memadai, hasil panen tertimbun di gudang akibat kesulitan pengangkutan. Untuk mengatasi kesulitan angkutan, Pemerintah Belanda mendatangkan hewan ternak (kuda dan unta) untuk mengangkut hasil bumi dari gudang ke pelabuhan. Akan tetapi penambahan jumlah hewan tersebut tidak memecahkan masalah, disebabkan hewan-hewan tersebut mati karena membawa muatan yang melebihi beban normal. Timbullah pemikiran untuk membangun jaringan rel kereta api di Hindia Belanda. Akan tetapi pemikiran untuk membuat transportasi kereta api tersebut masih menimbulkan pro dan kontra. Peralannya untuk membangun sarana transportasi, pemerintah Belanda memiliki dana terbatas. Terjadinya pro dan kontra tersebut diawali adanya usulan yang diajukan Van der Wijk. Van der Wijk mengusulkan agar di Pulau Jawa dibangun alat transportasi. Usulan tersebut muncul karena mereka kesulitan transportasi terutama berkaitan dengan kepentingan pertahanan dan keamanan serta ekonomi. Van der Wijk mengusulkan agar Pemerintah Belanda membangun jaringan transportasi cepat dari Surabaya ke Batavia melalui Surakarta, Yogyakarta, dan Bandung (Irsyam, 2016: 70).

Usulan Van der Wijk mendapat tentangan dari pemerintah Belanda, mereka berpendapat bahwa pembangunan jalan rel akan membuka kesempatan bagi masuknya modal asing. Adapun negeri Belanda sendiri akan dibebani utang bekas biaya pembangunan jalan rel dan terancam kehilangan daerah jajahan mereka yang sangat menguntungkan. Mereka lebih menyukai perbaikan pengangkutan yang sudah ada dengan cara memperbanyak atau mendatangkan kuda, unta, atau gajah dari luar negeri. Usulan ini juga belum dapat diterima.

Pihak yang sependapat dengan Van der Wijk, justru memandang usulan tersebut dipandang baik, sehingga pemerintah Kerajaan Belanda mengeluarkan Surat Keputusan (*Koninklijk Besluit*) Nomor 270 tertanggal 28 Mei 1842 yang menetapkan bahwa pemerintah akan membangun jalan rel dari Semarang ke Kedu dan Yogyakarta/Surakarta (Tim Telaga Bakti Nusantara 1997:49).

Pada 1846, Gubernur Jenderal Hindia Belanda J. Rochussen mengusulkan kepada pemerintah Belanda agar menolak permohonan konsesi dari pihak swasta yang waktu itu mulai berminat untuk menanamkan modalnya di bidang transportasi. Rochussen berpendapat bahwa pengadaan alat transportasi kereta api hendaknya dilakukan oleh pemerintah. Untuk itu, ia mengajukan usul agar pemerintah menyediakan dana sebesar £. 2.500.000,00 untuk biaya pemasangan jalan rel antara Jakarta dan Bogor. Bertolak dari usulan Rochussen, Gubernur Jenderal A.J Duymaer Va Twist (1851-1865) mengusulkan agar pemerintah Kerajaan Belanda mempertimbangkan usulan konsesi pihak swasta. Usulan Twist disetujui oleh parlemen Belanda. Sebagai bentuk jawabannya, pada 31 Oktober 1852, Pemerintah Kerajaan Belanda mengeluarkan Surat Keputusan No. H.22 Ind. Stbl. 1853 No. 4 yang menetapkan pemberian kemudahan bagi kalangan pengusaha swasta yang bermaksud untuk

mengadakan izin (konsesi) pembukaan jalan rel atau usaha alat transportasi kereta api di Pulau Jawa (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 50).

Dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Raja Belanda tanggal 31 Oktober 1852 tersebut, banyak kalangan pengusaha swasta mengajukan permohonan konsesi untuk membuka perusahaan Kereta Api di Pulau Jawa. Beberapa permohonan konsesi tersebut berasal dari perusahaan-perusahaan swasta yang sudah bermunculan. Maksud mereka agar perusahaan yang akan mereka kelola dapat mengangkut hasil perkebunan yang mulai melimpah. Pihak dari kalangan perkebunan mengajukan saran-saran serta keinginan mereka agar pembuatan jalan rel kereta dilakukan dari pusat perkebunan ke pelabuhan di tepi pantai. Selain itu ada pula kalangan lain yang mengusulkan agar dapat sekaligus dirancang pembuatan jaringan jalan rel secara terpadu di Pulau Jawa (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 50-51).

Dengan adanya pro dan kontra serta berbagai usulan tersebut, Pada 1860 Raja Belanda Willem III mengirimkan komisi ke Jawa untuk melakukan penelitian mengenai sistem pengangkutan yang ada. Penelitian yang diketuai Stieltjes meliputi penilaian terhadap sarana angkutan yang ada serta pemikiran baru untuk pemecahan masalah perhubungan yang semakin mendesak di Pulau Jawa. Stieltjes menyarankan kepada Pemerintah Kolonial Hindia Belanda agar jalan rel dibangun melalui Ungaran dan Salatiga. Pertimbangannya jalan rel tersebut dapat menghubungkan pusat-pusat kedudukan tentara Kolonial Hindia Belanda yang ada di Ungaran, Ambarawa, dan Salatiga. Selain itu pemerintah kolonial berencana menempatkan 10.000 kepala keluarga orang Belanda di daerah pegunungan sekitar Ungaran, Bawen, Salatiga, dan Merbabu. Mereka diperuntukkan sebagai tenaga inti perkebunan dan keturunan mereka kelak akan dijadikan tentara cadangan.

Beberapa orang ahli dari NISM (*Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij*) juga mengajukan usul kepada Pemerintah Hindia Belanda agar diizinkan untuk membangun dan mengusahakan angkutan jalan rel dari Semarang ke Yogyakarta melewati Surakarta. Karena daerah Semarang Selatan, Kasunan Surakarta, Kesultanan Yogyakarta, dan Kedu merupakan daerah yang kaya akan kayu, tembakau, gula, dan kelapa yang laku di pasaran Eropa dan dapat diangkut melalui Pelabuhan Semarang (Subarkah 1992: 3).

Usulan yang diajukan Stieltjes ditolak dalam suatu konsorsium yang terdiri atas Poolman, Fraser, dan Kol. Persoalan yang dihadapi pemerintah Belanda adalah perbedaan pendapat antara pemerintah Belanda dengan konsorsium yang terdiri atas W. Poolman, A. Fraser, dan E.H. Kol, tentang jalur kereta api yang akan dibangun atas saran Stieltjes, yaitu agar membangun jalur kereta api dari Ungaran ke Salatiga.

Mereka yang juga pemilik perkebunan tersebut mengusulkan agar pembangunan rel kereta tersebut terhubung dari Semarang-Solo- Yogyakarta. Alasannya usulan Stieltjes memerlukan biaya yang sangat besar mengingat daerahnya merupakan daerah pegunungan, serta daerah yang dilalui merupakan daerah *Vorstenlanden* yaitu daerah yang dikuasai Raja Sunan Surakarta dan Sultan Surakarta. Pertimbangan lainnya adalah Semarang Selatan, Surakarta, dan Yogyakarta merupakan daerah penghasil ekspor seperti kayu, tembakau, dan gula. Barang-barang ekspor tersebut kemudian diangkut ke Pelabuhan Semarang (Tim Telaga Bakti Nusantara 1977:53).

Permohonan konsesi Poolman dan kawan-kawannya ini akhirnya dikabulkan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda melalui Surat Keputusan Gubernur Jenderal No. 1 tanggal 28 Agustus 1862 dan (27 Maret 1864). Poolman dan kawan-kawannya memperoleh konsesi mendirikan perusahaan kereta api tahun

1863 yang diberi nama *Naamlooze Venootschap Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij* disingkat N.V. NISM yang dipimpin oleh Ir. P. den Bordes. Berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Jenderal Nomor 1 tanggal 28 Agustus 1862, NISM memperoleh konsesi untuk pembuatan jalan kereta api dari Semarang – Surakarta - Yogyakarta. Persetujuan tersebut disebabkan Semarang Selatan-Surakarta-Yogyakarta merupakan daerah penghasil kayu, tembakau, dan gula yang harus dibawa ke Pelabuhan Semarang. Dalam menjalankan konsesinya pada pembangunan rel kereta api di Semarang, pada 7 Juni 1864 di Desa Kemijen (Semarang) diselenggarakan upacara tanda pemasangan pekerjaan rel kereta api. Pencangkulan pertama dilakukan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, LAJ Baron Sloet van den Beele. Diperkirakan pembangunan rel kereta api Semarang-Yogyakarta direncanakan selesai 21 Mei 1873. Setelah dilakukan upacara pencangkulan, mulai dilakukan pemasangan jalan baja (rel kereta api). Jalan baja adalah alat pengangkut yang memenuhi kebutuhan untuk di darat. Untuk pengangkutan secara besar-besaran, jalan baja menggunakan beberapa satuan alat pengangkut sekaligus sebagai suatu rangkaian yaitu kereta api. Jalan baja memiliki jalannya sendiri yang harus dibuat, dipelihara dan dibiayai sendiri oleh perusahaan. Pada jalan ini termasuk pula gedung-gedung stasiun dengan halamannya yang disebut emplasemen. Di antara emplasemen-emplasemen ini didapatkan emplasemen stasiun untuk naik dan turunnya penumpang dan bersilang atau bersusulan. Emplasemen langsir untuk menyusun gerbong-gerbong barang menjadi suatu rangkaian kereta api barang dan untuk menceraikan kereta api barang. Selanjutnya dibutuhkan lagi emplasemen gudang, untuk melayani kiriman barang, emplasemen penyusun kereta api penumpang, emplasemen depo lokomotif untuk menginap dan

memelihara lokomotif sehari-hari untuk balai karya (bengkel). Selain itu juga dilengkapi alat pengaman, telekomunikasi, penerang jalan, penyediaan air, peron, dan lain-lain (Subarkah, 1981: 6).

Pekerjaan rel kereta api Semarang-Yogyakarta selesai sesuai rencana. Kereta api Semarang–Yogyakarta dioperasikan dan dibuka untuk umum. Selanjutnya NISM membangun lintas jalan rel cabang ke Ambarawa (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1977: 55).

Pada 1864, Poolman dan kawan-kawan kembali memperoleh konsesi untuk memasang dan mengeksploitasi jalan rel kereta api jalur Batavia-Buitenzorg. Konsesi tersebut diberikan karena Jalur Batavia-Buitenzorg mempunyai nilai ekonomi yang cukup tinggi, karena berkaitan dengan pengangkutan hasil produksi komoditi ekspor seperti kopi, teh, kina, dan beras dari wilayah-wilayah pedalaman di sekitar Buitenzorg dan Priangan; alasan kedua Buitenzorg menjadi tempat kedudukan Gubernur Jenderal dan pusat administrasi pemerintahan (Irsyam, 2016: 71-72).

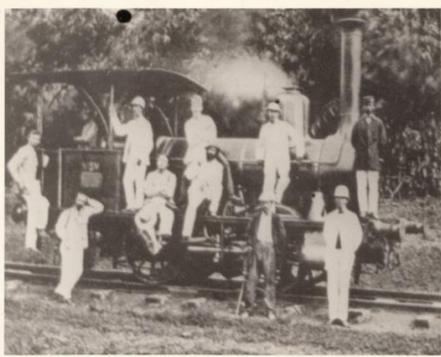
2. Pembangunan Kereta Api di Jawa Barat (Bogor-Sukabumi Bandung)

a. Stasiun Bogor

Pada 1851, Letnan 1 Geni David Maarschalk mendapat tugas untuk membuat rencana pemasangan rel dari Batavia ke Buitenzorg yang harus diselesaikan pada tahun 1853. Rencana inilah yang kemudian dijadikan dasar untuk pembuatan jalan kereta api lintas Batavia-Buitenzorg. David Marschalk mengusulkan pemasangan rel dikerjakan oleh negara, eksploitasi, disewakan kepada swasta. Tiap tahun diharuskan membayar bunga 3 % dari biaya pemasangan, disertai pencicilan biaya. Pada 1861, permohonan konsesi dari perseorangan yaitu Poolman mendapat konsesi untuk memasang jalur rel kereta Semarang-Surakarta-Yogyakarta. Dua tahun kemudian mereka membangun jalur

kereta api Batavia-Buitenzorg (Simeon, 1953: 36).

Pemasangan jalan rel dan pengoperasian alat angkut kereta api jalur Batavia-Buitenzorg diperoleh NISM berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda Nomor 1 tanggal 27 Maret 1864 dan Nomor 1 tanggal 19 Juni 1865 serta Surat Keputusan Raja Belanda tanggal 22 Juli 1868. Konsesi ini diberikan karena jalur jalan rel Batavia-Buitenzorg dipandang mempunyai nilai ekonomis yang cukup tinggi, sebab bertalian erat dengan pengangkutan hasil produksi tanaman ekspor dari wilayah Jawa Barat seperti kopi, teh, dan kina. Selain itu Buitenzorg merupakan tempat kediaman gubernur jenderal.



Gambar 1: Kereta Api pertama di Pulau Jawa

Sumber: Koleksi Perpustakaan Nasional Indonesia.

Pembangunan rel kereta api Batavia-Buitenzorg dimulai tanggal 15 Oktober 1869. Pembukaannya ditandai dengan upacara yang dihadiri oleh Gubernur Jenderal P. Myer. Pelaksanaannya dipimpin oleh Ir. J.P. Bordes yang menjalani berbagai kesulitan antara lain soal pekerja yang harus kerja secara bebas (sebaiknya kerja rodi). Pelaksanaan pembangunan rel kereta api Batavia-Buitenzorg terbagi ke dalam tiga gelombang yaitu bagian Jakarta sepanjang 9.270 m. Bagian Jatinegara sepanjang 20.892 m. Buitenzorg (Bogor) sepanjang 28.344 m. Pengerjaannya sendiri dilakukan secara serentak di semua bagian. Oleh

karena kesulitan keuangan, pembangunan rel kereta api jalur Batavia-Buitenzorg dilakukan secara bergelombang. Di sepanjang jalan rel Jalur Batavia-Buitenzorg yang letaknya 58,6 km terdapat 15 stasiun yang dimulai dari Stasiun Pasar Ikan, melalui stasiun-stasiun Jakarta Kota, Sawah Besar, Pintu Air (Noordwijk), Gambir, Pegangsaan, Jatinegara, Pasar Minggu, Lenteng Agung, Pondok Cina, Depok, Citayam, Bojong Gedeh, Cibulut, dan berakhir di Bogor. Untuk pembangunan rel kereta api jalur Batavia-Buitenzorg didatangkan kuli-kuli dari Jawa dan Sunda dengan upah antara f.0.25-f.0.40 per hari. Jika kuli tersebut berasal dari keturunan Cina mereka mendapat upah antara f.0.20-f.1,-. Sementara mandornya mendapat upah f.0.75.

Kereta api pertama yang dioperasikan menarik 14 rangkaian gerbong setiap harinya. Kereta api tersebut telah mengangkut 35.740 penumpang. Untuk pengangkutan tersebut didatangkan 3 lokomotif, 5 kereta penumpang, dan 4 gerbong angkutan yang dibuat oleh perusahaan kereta api Asbury di Leeds. Kelima gerbong tersebut adalah gerbong campuran yaitu kelas 1, 2, dan kelas 3 (Irsyam, 2016: 72-73).

Stasiun kereta api Bogor yang awalnya hanya merupakan sebuah stasiun kereta api yang menghubungkan Batavia (Jakarta)Buitenzorg (Bogor). Tahun 1881 bangunan stasiun Bogor diperbesar untuk dapat menampung penumpang kereta api dalam jumlah lebih besar, khususnya bagi penumpang yang melakukan perjalanan dari Sukabumi Bogor, ke Depok dan Jakarta. Bangunan stasiun tersebut terdiri atas dua bangunan yang saling berhubungan, yaitu bangunan pintu masuk dan ruang tunggu stasiun, perkantoran, loket penjualan tiket dan fasilitas lainnya, serta bangunan stasiun yang menaungi peron dan sebagian jalur rel kereta api (Katam, 2014: 15). Jalan kereta api Batavia- Buitenzorg yang dibangun oleh NISM tersebut dijadikan pusat

pemasangan jalan kereta api ke pedalaman daerah Priangan (Oerip, 1953: 36).



Gambar 2. Bangunan Stasiun Bogor tahun 1890

Sumber: Koleksi Sudarsono Katam.

Layanan kereta api di lingkungan Jawa Barat dimulai tahun 1881 kemudian makin berkembang dari tahun ke tahun. Setelah selesai pembangunan jalan rel kereta api Batavia-Buitenzorg, kemudian dilanjutkan dengan pembangunan sistem jaringan kereta api Buitenzorg-Cipari. Kota Bogor (Buitenzorg) yang terletak di Keresidenan Buitenzorg merupakan kota yang terdekat dengan perbatasan Keresidenan Buitenzorg dan Priangan Barat (Kabupaten Cianjur dan Sukabumi). Pembangunan jaringan kereta api pun secara berkelanjutan dilakukan yaitu; Bogor-Cicurug (5 Oktober 1881); Cicurug-Sukabumi (21 Maret 1882); Sukabumi-Cianjur (10 Mei 1884); dan Bandung-Cicalengka (10 September 1884).

Kota-kota yang dilalui jalur kereta api antara Bogor dan Cipari antara lain adalah Bogor – Ciomas - Tanjakan Empang – Batutulis – Massing – Cigombong –Cicurug – Parungkuda – Cibadak- KarangTengah– Cijambe – Pondokleungsir – Cisaat - Sukabumi - Ranji – Gandasoli - Cireunghas- Lampegan – Cibeber – Cilaku – Pasirhayam – Cianjur – Maleber - Tipar-Selajambe – Ciranjang – Gununghalu – Cipeuyeum – Rajamandala- Cipatat – Tagogapu – Padalarang – Gadobangkong – Cimahi – Cimindi – Andir – Ciroyom – Bandung– Cikudapateuh – Kiaracondong – Gedebage – Ciendog - Rancaekek

Haurpugur – Cicalengka – Nagreg – Lebakjero–Leles–Gandamirah - Leuwigoong – Cibatu – Warungbandrek – Malangbong – Cipeudeuy – Cilincing – Cibeureum – Leuwidahu –Trowek – Ciawi – Cihonje – Rajapolah – Bantarkadu – Cibodas – Lewo – Indihiang –Tasikmalaya – Awipari – Manonjaya – Cirahong – Ciamis- Pakmalayan – Bojong – Karangpucung –Banjar – Langen – Cikawung - Meluwung – Cilongkrang - Cipari (Katam, 2014: 14).

b. Stasiun Sukabumi

Di *afdeeling* Sukabumi, jalur transportasi kereta api dibangun pada akhir abad ke-19. Pembangunan tersebut dilakukan secara bertahap, meneruskan jalur yang sudah ada yaitu dari Batavia ke Buitenzorg. Tahap awal pembangunan di Sukabumi sepanjang 27 kilometer menghubungkan Buitenzorg dengan Distrik Cicurug, tahap pembangunan selanjutnya menghubungkan Cicurug-Sukabumi- Cianjur sepanjang 39 kilometer. Dibangunnya transportasi kereta api di Sukabumi bertujuan untuk mendukung perkembangan perkebunan-perkebunan teh swasta di *afdeeling* Sukabumi terutama sebagai alat angkut hasil produksi. Dalam perkembangannya alat transportasi ini telah mendorong heteroginitas penduduk di *afdeling* Sukabumi karena dengan adanya transportasi ini mobilitas penduduk yang akan masuk dan keluar wilayah semakin mudah (Dienaputra, 2004:94).

Pemasangan jalan rel dan pengoperasian alat angkut kereta api jalur Batavia-Buitenzorg disahkan berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda No. 1 tanggal 27 Maret 1864 dan Nomor 1 tanggal 19 Juni 1865. Sementara Undang-undang pembangunan rel kereta api jalur Bogor-Sukabumi-Cianjur baru disetujui tanggal 6 Juni 1878. Pembangunan rel kereta api Batavia-Buitenzorg dilaksanakan oleh perusahaan swasta bernama NV. NISM. *Naamlooze Venootschap Nederlandsch-Indische*

Spoorweg-Maatschappij. Akan tetapi pembangunan rel kereta api Buitenzorg-Sukabumi dilaksanakan oleh perusahaan kereta api pemerintah Belanda bernama *Staatspoorwagen* yang kemudian disingkat (SS) disebabkan pihak NV. NISM mundur dari proyek tersebut. Keberadaan transportasi kereta api di Sukabumi, selain untuk mendukung perkembangan perkebunan juga diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan rakyat yang memiliki potensi tanah yang subur. Tidak ada alasan bagi rakyat Sukabumi untuk tidak mengembangkan usaha baik dalam bidang pertanian, perkebunan, dan lain-lain, yang diperkirakan oleh ahli geologi di Sukabumi terdapat beberapa titik atau lokasi yang memiliki potensi dalam hasil pertambangan. Dengan adanya jaringan transportasi yang baik diharapkan mereka dapat memaksimalkan pengangkutan dengan baik, terutama untuk pengangkutan hasil produksi. Pemasaran hasil bumi waktu itu tidak hanya di lingkup wilayah Sukabumi saja, melainkan sudah menjadi perdagangan antarkota seperti Jakarta, Bogor, Cianjur, dan Bandung.

Seperti yang dikemukakan oleh dua orang pejabat Belanda, Maarschalk dan Mijners. Mereka menyarankan agar membangun rel kereta dari Bogor menuju Bandung melewati Sukabumi. Keberadaan kereta api di Sukabumi diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan rakyat. Di Sukabumi rakyat dapat mengembangkan usahanya baik dalam bidang pertanian, perkebunan, dan pertambangan. Dengan adanya transportasi kereta api ini diperkirakan dapat mengangkut hasil-hasil bumi tersebut. Pekerjaan kereta api di Sukabumi yang dikerjakan oleh perusahaan pemerintah (SS) tersebut, yang ditunjuk sebagai inspektur adalah Jenderal Maarschalk berkedudukan di Bogor. Semua bahan-bahan yang diperlukan untuk membangun kereta api tersebut disimpan di Bogor. Pembangunan lajur kereta api di Sukabumi tersebut terbagi ke dalam tiga tahap, yaitu tahap pertama pada tanggal 5 Oktober 1881 dari Bogor-Cicurug

sepanjang 27 km. Tahap kedua 21 Maret 1882, Cicurug-Sukabumi sepanjang 31 km. Tahap ketiga tanggal 10 Mei 1883 dari Sukabumi ke Cianjur sepanjang 39 km (Herwana dalam Santosa, 2012: 6).

Pada tahun 1884, kereta api mulai dioperasikan dengan menggunakan lokomotif Seri B-50 pabrikan Manchester tahun 1880-1881 dengan kecepatan 60 km per jam. Pada jalur kereta api Sukabumi terdapat satu stasiun yaitu stasiun Sukabumi dan lima halte yaitu halte Cicurug, Parung Kuda, Cibadak, Karang Tengah, dan Halte Cisaat.



Gambar 3. Lapangan Stasiun Kereta Api Sukabumi yang telah diperbaharui

Sumber: Koleksi Perpustakaan Nasional Indonesia.

C. Stasiun Bandung

Stasiun Kereta Api Bandung dibangun sekitar tahun 1870 berkaitan dengan pembukaan perkebunan di Bandung. Stasiun ini diresmikan pada tanggal 17 Mei 1884, yaitu pada masa pemerintahan bupati Koesoemadilaga. Dibukanya stasiun kereta api Bandung merupakan rencana pemberlakuan jalur transportasi Batavia-Bandung yang melewati Bogor-Sukabumi-Cianjur. Dimasa itu para tuan tanah perkebunan (*Preangerplanters*) menggunakan jalur kereta api untuk mengirimkan hasil perkebunannya ke Batavia. Untuk menampung dan menyimpan hasil perkebunan yang akan diangkut dengan kereta api, sebelum diangkut dengan kereta api, hasil bumi tersebut disimpan di gudang-gudang penyimpanan. Di Bandung gudang-gudang penyimpanan barang ada di beberapa lokasi dekat Stasiun Bandung

yaitu di Jalan Cibangkong, Cikudapateuh Kosambi, Kiaracondong, Braga, Pasirkaliki, Ciroyom, dan Andir (Kunto, 2008: 109). Selanjutnya SS (*Staat Spoor*) juga membangun jalur spoor simpang. Pembangunan tersebut dilakukan untuk melayani pengangkutan hasil bumidari gudang-gudang yang dihubungkan dengan jalur kereta api (spoor simpang).

Pada 1918 dibangun pula jalur transportasi kereta api yang menghubungkan Bandung - Rancaekek - Jatinangor - Citali. Setahun kemudian dibangun lintas Bandung-Citeureup - Majalaya. Pada jalur yang sama dibangun jalur Citeureup - Banjaran - Pangalengan. Untuk jalur ke perkebunan teh pada tahun 1918 dibangun jalur Bandung-Kopo dan kemudian ke Ciwidey. Tahun 1920, Bentuk bangunan Stasiun Bandung dirombak dan diperbesar dengan gaya arsitektur kolonial. Tahun 1931, bangunan stasiun dirombak total dan dibangun kembali berdasarkan rancangan arsitek Dr. Ir. J.W. Ijzerman dengan arsitektur Art Deco (Kartodiwirio, 2006: 281)



Gambar 4. Suasana Stasiun Bandung abad ke-19

Sumber: Koleksi Haryoto Kunto.

3. Perubahan Sosial

Beberapa sosiolog berpendapat bahwa ada kondisi-kondisi sosial primer yang menyebabkan terjadinya perubahan. Misalnya kondisi-kondisi ekonomis, teknologis, geografis, atau biologis, yang menyebabkan terjadinya perubahan-perubahan pada aspek-aspek kehidupan sosial lainnya. Sukanto dalam William F. Ogburn menekankan pada kondisi teknologis. Sebaliknya ada pula yang

menekankan bahwa semua kondisi tersebut sama pentingnya, satu atau semua akan menularkan perubahan-perubahan sosial (Soekanto, 2015: 262). Dengan adanya teknologi transportasi di Jawa Barat pada abad ke-19, secara tidak langsung pada masa itu tumbuh perubahan sosial bagi masyarakat Jawa Barat. Soerjono Soekanto (2015: 262) mengatakan bahwa faktor penyebab perubahan sosial satu di antaranya adalah faktor penemuan-penemuan baru.

Pada dekade abad ke-19, di setiap ibukota kabupaten pada umumnya terdapat pasar yang dibuka dua kali dalam satu minggu. Pasar biasanya dikuasai oleh orang Cina sebagai penyewa tempat. Beberapa orang Cina berperan sebagai perantara dalam penjualan garam, gula, tembakau, dan lain-lain. Kondisi perekonomian rakyat antara lain ditunjukkan oleh keberadaan toko dan warung-warung sederhana. Seiring dengan transportasi kereta api, warung-warung juga bermunculan di sekitar halte-halte. Adanya transportasi kereta api juga memungkinkan terjadinya perdagangan antarkota, baik hasil pertanian maupun dari hasil-hasil industri (Lubis, dkk: 1956: 364).

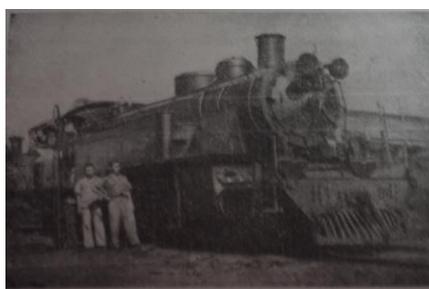
Dengan ditemukannya transportasi kereta api di Inggris dan Belanda yang kemudian oleh pemerintah Belanda diterapkan di Nusantara, secara tidak langsung berdampak pada perubahan sosial di masyarakat. Begitu halnya dengan pembangunan transportasi di Jawa Barat. Dengan dibangunnya transportasi kereta api di Sukabumi misalnya, masyarakat pribumi menyambut dengan gembira, sebab kereta api merupakan sarana transportasi baru, sehingga banyak penduduk yang ingin mencobanya. Orang asing pun memanfaatkan transportasi ini untuk melihat pemandangan dan menuju tempat wisata (Hardjasaputra, 2002: 213). Dengan dibukanya transportasi kereta api jumlah penduduk yang menempati areal sekitar halte-halte semakin bertambah. Mereka menempati lahan-lahan kosong

yang tidak jauh dari halte atau pun rel kereta api tersebut. Dengan demikian jalur transportasi tersebut dapat membuka lapangan pekerjaan karena dengan dibukanya transportasi kereta api, dibangun pula stasiun dan gudang penyimpanan, sebagian masyarakat datang sebagai pekerja.

Tentunya dengan dibukanya transportasi kereta api ini kehidupan rakyat pun semakin meningkat, sebab hasil perkebunan meningkat, perkebunan swasta bertambah dan hasil pertanian lebih cepat terjual, disebabkan sistem pengangkutan menjadi lancar. Dan yang lebih menarik lagi adalah timbulnya warung-warung dan pedagang yang lama kelamaan akan berdiri sebuah pasar, khususnya di tempat-tempat pemberhentian kereta.

Begitu halnya dengan dibukanya transportasi kereta api di Bandung, pengaruhnya sangat besar terhadap perkembangan ekonomi Kota Bandung dan wilayah sekitarnya, terutama jalur simpang kereta api untuk menghubungkan Bandung dan kota-kota kecil di sekitarnya. Pemasangan rel kereta api ini pada dasarnya dititikberatkan pada fungsinya sebagai: (1) alat angkutan hasil produksi perkebunan wilayah Jawa Barat, yang kala itu menjadi komoditas ekspor yang laku di pasaran dunia; (2) sarana pendukung dalam rencana pemekaran wilayah gemeente Bandung di tahun 1919. Hasil produksi utama di sekitar Bandung adalah kina, teh, kopi, dan karet, yang pada saat itu merupakan jenis tanaman ekspor (Kunto, 2008: 103). Sehingga dampak dari adanya jaringan transportasi tersebut pertumbuhan ekonomi di Kota Bandung tumbuh dan berkembang pesat setelah terjadinya pembukaan perkebunan di Jawa Barat, lebih-lebih setelah dibukanya jalur kereta api Batavia ke Bandung yang melewati Bogor dan Cianjur. Seperti halnya kedatangan kereta api pertama kali ke pegunungan Priangan yang dijuluki "Si Gombar". "Si Gombar" menjadikan sebuah tontonan yang menarik bagi

masyarakat yang berdomisili jauh dari Bandung yang sengaja datang untuk melihat kereta api tersebut. Si Gombar adalah lokomotif jalur pegunungan yang modern dengan nomor seri DD yang berarti memiliki 8 buah roda besar di depan, berpasangan empat-empat (D.D.). Si Gombar buatan pabrik tahun 1924, sengaja dibuat untuk jalur tanjakan berat wilayah pegunungan Priangan sambil mengangkut hasil perkebunan (Kunto, 2008: 97).



Gambar 5. Kereta Api Pegunungan yang dibuat 1921.

Sumber: Dok. R. Oerip Simeon 1953.

Dampak dari dibukanya jalur transportasi kereta api dari Bogor ke Bandung membuat Kota Bandung menjadi ramai. Masyarakat banyak memanfaatkan jalur transportasi ini, baik untuk membawa hasil perkebunan ataupun sekadar untuk melancong. Apalagi dengan dibukanya transportasi kereta api Batavia-Surabaya, para penumpang yang kelelahan di perjalanan memerlukan tempat istirahat dan tempat makan. Maka pada tahun-tahun tersebut di Bandung juga tumbuh tempat-tempat penginapan seperti hotel, losmen, dan rumah makan di daerah sekitar stasiun. Hotel di sekitar Stasiun Bandung tempo dulu biasa diinapi para pejabat Belanda seperti Hotel Andreas yang lokasinya di depan Stasiun Bandung dan Grand National Hotel (sekarang menjadi kantor pusat PT KAI).

Memasuki tahun 1941 permintaan hasil perkebunan di Jawa Barat mengalami penurunan. Dengan menurunnya permintaan hasil perkebunan Jawa Barat di pasaran dunia, maka sedikit demi sedikit

jalur kereta api tidak lagi difungsikan. Kereta hanya digunakan sebagai alat angkutan penumpang yang tidak begitu menguntungkan.

Dalam Laporan Tahunan (*jaarverslag*) yang dikeluarkan SS (*Staatspoor Wegen*) tahun 1941, tercantum berbagai kemunduran yang dialami perkeretaapian, terutama yang menyangkut bidang peralatan dan suku cadang. Untuk itu kepala laboratorium penelitian bahan-bahan, Prof. Ir. Van Alpen de Veer, menyarankan untuk mengganti besi lapis pada jembatan-jembatan kereta api, peremajaan bantalan, serta mengadakan perbaikan tubuh jalan rel. Adanya laporan tersebut maka pimpinan SS segera menyusun program kerja berupa rencana perbaikan untuk jangka waktu 10 tahun. Hal itu dilakukan untuk menghindari kemunduran perkeretaapian baik dari segi teknis maupun ekonomis. Upaya lainnya yang dilakukan pimpinan SS adalah dimulainya penempatan golongan pribumi pada beberapa pos penting sekalipun masih dalam jumlah terbatas. Di tengah-tengah perkeretaapian melakukan penataan, pemerintah Belanda dikejutkan adanya penyerangan dari tentara Jepang. Belanda pun harus mengalami kekalahan pada 8 Maret 1942 di Subang (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 142).

D. PENUTUP

Kopi yang laku di pasaran dunia ternyata tumbuh subur di dataran Sukabumi. Bukan hanya kopi, teh juga merupakan hasil bumi yang banyak dicari dan tumbuh subur di dataran Bogor dan Bandung. Adanya hasil bumi yang laku di pasaran dunia tersebut, mendorong dua orang pengusaha dari Belanda Van Rie Beek dan Zwadecroon untuk membeli tanah seluas 5/12 dari luas wilayah di Sukabumi, tanah tersebut kemudian ditanami kopi. Hasil bumi yang tumbuh subur khususnya di Bogor, Sukabumi, dan Bandung tersebut masih terkendala adanya sarana transportasi yang belum

memadai. Sarana yang ada saat itu masih merupakan jalan setapak. Sehingga hasil bumi yang seharusnya lebih cepat sampai di pelabuhan banyak tertimbun di gudang penyimpanan yang berakibat hasil bumi cepat membusuk. Para pemilik perkebunan pun kemudian mengusulkan kepada pemerintah Belanda untuk membangun sarana transportasi kereta api.

Di Jawa Barat, pembangunan rel kereta api dimulai untuk menghubungkan Batavia-Buitenzorg (Jakarta-Bogor). Dari Bogor pembangunan rel kereta api dilanjutkan untuk menghubungkan Sukabumi, Cianjur, dan Bandung. Pembangunan rel kereta api yang menghubungkan Bogor-Sukabumi-Bandung tersebut dibarengi dengan pembangunan emplasemen-emplasemen seperti stasiun, peron, dan ruang tunggu untuk penumpang. Dalam perjalanan waktu, transportasi kereta api yang menghubungkan Bogor-Sukabumi-Bandung pada abad ke-19 tersebut tidak berjalan mulus. Memasuki tahun 1941, permintaan hasil perkebunan yang sempat laku di pasaran Eropa mulai menurun, akibatnya kereta api hanya berfungsi sebagai alat angkutan penumpang yang tidak begitu menguntungkan. Yang sangat mengejutkan sekali ketika Pemerintah Belanda harus menyerah kepada Jepang pada tahun 1942. Tentara pendudukan Jepang pun melakukan penutupan jalur-jalur kereta api yang telah ada.

DAFTAR SUMBER

1. Jurnal, Makalah, Laporan Penelitian

- Hardjasaputra, A.Sobana.2002.
 “Perubahan Sosial di Bandung 1810-1906”. *Disertasi*. Depok: Program Pascasarjana Fakultas Ilmu dan Budaya Universitas Indonesia.
- Herwana, Sutiawan. “Perkembangan Transportasi Darat di Sukabumi, Pengaruhnya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi dan Perkembangan Kota Tahun 1881-1942” dalam *students e-journal*.

- Beranda* 2012. Vol. 1. No. 1, hlm. 1 – 14.
- Irsyam, Tri Wahyuning M. 2016. “Depok dan Jalur Kereta Api Buitenzorg-Batavia” dalam *jurnal-fib.uns.ac.id*. hlm. 65 –81.
- Mulyana, Agus.2006. “Kuli dan Anemer: Keterlibatan Orang Cina dalam Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan (1878-1924)” *Makalah dalam Konggres Nasional Sejarah*, Jakarta 14-17 November 2006.
- Nurbaity dan Saring. 2015. “Swastanisasi Perkebunan Teh di Bogor (1905-1942)” dalam *SOSIO-E-KONS*, Vol 7. No. 3 Desember 2015, hlm. 216-225.
- Wulan, Roro Retno. 2015. “Komunikasi Nonverbal Bangunan Kolonial di Perkebunan Teh Jawa Barat”, *Jurnal Siosioteknologi*, Vol. 14. No.3, Desember 2015, hlm. 221-236.
- 2. Buku**
- Badan Pelaksana Penelitian dan Penyusunan Sejarah Jawa Barat. 1973. *Sejarah Jawa Barat, Suatu Tanggapan*. Tidak diterbitkan.
- Breman, Jan. 2014. *Keuntungan Kolonial dari Kerja Paksa, Sistem Perdagangan dari Tanam Paksa Kopi di Jawa 1720-1870*. Jakarta: Pustaka Obor Indonesia.
- Dienaputera, Reiza. 2000. Dalam Nina Herlina Lubis “*Cianjur*”, dalam *Sejarah Kota-kota Lama di Jawa Barat*. Bandung: Alqaprint.
- Ekadjati, Edi S. 1991. *Historiografi Priangan*. Universitas Padjadjaran Fakultas Sastra Jurusan Sejarah, tidak diterbitkan.
- Gottchalk, Louis. 1985. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: Universitas Indoseia Press.
- Kartodirdjo, Sartono. 1992. *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*. Jakarta: Gramedia.
- Kartodiwio, Sudarsono Katam. 2006. *Bandung, Kilas Peristiwa di Mata Filatelis Sebuah Wisata Sejarah*. Bandung: Kiblat.
- Katam, Sudarsono. 2014. *Kereta Apidi Priangan Tempo Dulu*. Bandung: Pustaka Jaya.
- Kunto, Haryoto. 2008. *Wajah Bandoeng Doeloe*. Bandung: Granesia.
- Kuntowijoyo. 1997. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Bentang Budaya.
- Lubis, Nina Herlina, AwaludinNugroho, Dadan Wildan, Ety S Dyanti, Kunto Sofianto, Tony Djubianto, Reiza Dienaputra. 1956. *Sejarah Tatar Sunda, jilid 1*. \ Bandung: Puslit Kemasyarakatan dan Kebudayaan Lembaga Penelitian UNPAD dan MSI Jawa Barat.
- Munawar, Ahmad. 2011. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Oerip, R. Simeon. 1953. *Kisah Kereta Api Indonesia, S.S/S.S-V.S?D.K.A-RI/D.K.A, djilid ke-1*. Bandung: Pengurus Besar Persatuan Buruh Kereta-Api.
- Subarkah, Imam. 1981. *Jalan Kereta Api*. Bandung: Idea Dharma.
- ,1994. *Sekilas 125 tahun Kereta Api Kita (1967-1992)*. Tidak diterbitkan.
- Soekanto, Soerdjojo, Budi Sulistyowati. 2015. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Raya Grafindo Perkasa.
- Tim Penyusunan Kamus Besar Bahasa Indonesia. 2011. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, edisi keempat. Departemen Pendidikan Nasional. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1977. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia, jilid 1*. Bandung: Angksa.
- 3. Internet**
- Irsyam, Tri Wahyuningsih. “Depok dan Jalur Kereta Api Buitenzorg-Batavia (1873-1942)”, diakses dari

www.jurnal.fib.uns.ac.id, tanggal 23 April 2017, jam. 04.19.

Muhsin, Mumuh Z. dalam “Terbentuknya Keresidenan Priangan”, diakses dari www.pustakaunpad.ac.id, tanggal 20 Maret 2008, jam. 13.48.

“Sejarah Sukabumi”, diakses dari www.Sukabumikab.go.id, tanggal 7 Mei 2017, jam. 16.13.