

MODERNISASI TRANSPORTASI DAN MOBILITAS SOSIAL-EKONOMI DI JAWA BARAT: Dari Preanger Stelsel ke Jalur Kereta Api Tahun 1880–1930

M. Kautsar Thariq Syah¹, Putri Lailatus Sa'adah², Yan Nurcahya³,
Teddiansyah Nata Negara⁴, Fitria Eka Dewi Murni⁵

¹ UIN Sunan Gunung Djati Bandung. Email: mkautsarr18@gmail.com

² UIN Sunan Gunung Djati Bandung. Email: lailatusputeri@gmail.com

³ Insitut Teknologi Bandung. Email: Yan.itb2021@gmail.com

⁴ UIN Sunan Gunung Djati Bandung. Email: teddiansyahnn@gmail.com

⁵ UIN Sunan Gunung Djati Bandung. Email: fitriaeka063@gmail.com

Article Info

Article history:

Received 19/11/2025

Revised 29/11/2025

Accepted 30/11/2025

Keywords:

Colonial Railway
Infrastructure, Regional
Integration,
Preanger Stelsel System, Socio-
Economic Mobility, West Java,
1880–1930,

ABSTRACT

This study analyzes the role of railway development in shaping regional integration and socio-economic transformation in West Java between 1880 and 1930. Employing a historical method with a qualitative, library-based approach, the research examines primary and secondary documents related to colonial transportation policies. The findings demonstrate that the transition from the Preanger Stelsel—a forced coffee cultivation system dependent on traditional transport networks—to modern railway infrastructure fundamentally altered patterns of mobility and economic exchange. The Dutch colonial administration introduced railway lines, maritime routes, and road systems to address logistical constraints caused by the long distance between inland plantations and coastal ports. The establishment of railways not only facilitated the efficient movement of plantation commodities and strengthened export capacity but also reconfigured spatial connectivity, enabling broader social mobility among local populations. The study argues that railway expansion served as a strategic instrument of colonial economic consolidation while simultaneously laying the groundwork for long-term regional integration in West Java.

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis peran pembangunan jalur kereta api dalam membentuk integrasi wilayah dan transformasi sosial ekonomi di Jawa Barat pada periode 1880–1930. Dengan menggunakan metode sejarah dan pendekatan kualitatif berbasis studi pustaka, kajian ini menelaah dokumen primer dan sekunder yang berkaitan dengan kebijakan transportasi kolonial. Temuan penelitian menunjukkan bahwa transisi dari Preanger Stelsel—sistem tanam paksa kopi yang bergantung pada jaringan transportasi tradisional—ke infrastruktur perkeretaapian modern telah mengubah secara mendasar pola mobilitas dan pertukaran ekonomi. Pemerintah kolonial Belanda memperkenalkan jalur kereta api, rute pelayaran, dan jaringan jalan untuk mengatasi kendala logistik akibat jauhnya jarak antara perkebunan pedalaman dan pelabuhan pesisir. Kehadiran kereta api tidak hanya memfasilitasi pengangkutan hasil perkebunan secara lebih efisien dan memperkuat kapasitas ekspor, tetapi juga merekonstruksi konektivitas spasial sehingga membuka peluang mobilitas sosial masyarakat lokal. Penelitian ini berargumen bahwa ekspansi kereta api berfungsi sebagai strategis konsolidasi ekonomi kolonial sekaligus meletakkan dasar bagi integrasi wilayah jangka panjang di Jawa Barat. sekaligus meletakkan dasar bagi integrasi jangka panjang di Jawa Barat.

Corresponding Author:

Yan Nurcahya :

Insitut Teknologi Bandung.

Email: Yan.itb2021@gmail.com

1. PENDAHULUAN

Jalur rel Priangan pada zaman kolonial Belanda dikenal sebagai *Preangerlijn* (Lintas Priangan). Jalur itu dibangun pada periode 1880-1894. Jalur Priangan tersebut memiliki ciri khas seperti, kontur tanah yang berbukit dan berlembah membuat moda transportasi kaseta api menjadi angkutan yang efisien untuk membawa penumpang dan hasil bumi. Karena lintasan ini melewati banyak lembah sungai yang dalam dan lereng gunung yang terjal, dibutuhkan pembangunan infrastruktur yang luar biasa misalnya jembatan Tinggi, pondasi kuat, dan terowongan panjang. Selain dilengkapi jalur rel tunggal, di beberapa lokasi dibuat jalur rel ganda, beberapa stasiun. Rel ganda membuat dua kereta api yang berlawanan arah dapat saling melewati (Raap 2017).

Berapa infrastruktur didesain khusus agar dapat melalui tanjakan-tanjakan berat dan belokan tajam di daerah pegunungan. Seperti jalan menuju Purwakarta dari Stasiun Cimahi, rutenya melintasi Stasiun Padarang, Cilame, Sasaksaat, Maswati, Rendeh, Cikadondong, Cisomang, Plered, Sukatani dan Ciganea. Lintasan memiliki struktur tanah dengan perbukitan dan banyak penyeberangan sungai. Akibatnya, banyak jembatan yang dibuat untuk jalur kereta api. Di kawasan Stasiun Padalarang-Cilame saja, terdapat 10 jembatan yang tergolong bentang panjang (Tunggal and Harijono 2014). Selain itu banyaknya operator kereta api diikuti pula banyaknya pembangunan sarana dan prasarana kereta api. Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasionalkan (Hendrawan 2018). Hal ini patut dipertimbangkan bahwa infrastruktur jalan merupakan harga mati yang tidak bisa ditawar karena kita bisa membangun berbagai jenis pertanian yang terintegrasi satu sama lain. Tidak hanya pertanian dengan pertanian, tetapi juga pertanian dengan peternakan (Damardono 2005).

Selain itu alasan awal dibangunnya jalur priangan berasal dari Panglima militer. Ia menilai penting untuk membangun pertahanan di Pulau Jawa. Jawa Barat merupakan bagian dari konsentrasi pasukan saat itu. Konsentrasi pasukan ditempatkan di Bandung. Sejak akhir abad ke-19 Bandung digunakan oleh pemerintah Hindia Belanda sebagai kota pertahanan militer. Secara geografis Bandung sangat strategis untuk pertahanan karena terletak di pedalaman. dan merupakan daerah dataran tinggi atau pegunungan (Mulyana 2011). Sedangkan Batavia secara geografis kurang strategis untuk pertahanan karena merupakan wilayah terbuka. Untuk membangun pertahanan di Dataran Tinggi Bandung, pasukan ditempatkan di kota Bandung di daerah sekitar Cimahi saat itu. Transportasi kereta api di Indonesia diharapkan tidak hanya melengkapi sistem transportasi nasional, namun justru memberikan dukungan penting bagi pertumbuhan ekonomi masyarakat dan menjadi urat nadi pembangunan perekonomian Indonesia. Perluasan jaringan kereta api di Indonesia harus terus didorong, karena kereta api mempunyai kapasitas yang besar untuk melaksanakan transportasi dan mobilitas orang dan barang dengan relatif cepat, aman dan efisien.

Tinjauan pustaka ini dilakukan untuk menghindari duplikasi karya orang lain yang sudah ada. Penulis melakukan penelusuran dan penggalian informasi tentang permasalahan yang akan diteliti dari data yang sudah ada kemudian dikembangkan. Selama ini penelitian tentang peran kereta api terhadap pertanian dan perdagangan di Jawa Barat masih jarang dibahas. Menurut Menurut Muhammad Kautsar dkk (Syah et al. 2025) Pengoperasian kereta api di Indonesia belum memiliki peran yang signifikan dalam pengembangan transportasi dan mobilitas masyarakat sejak zaman penjajahan Belanda. Jaringan kereta api

yang awalnya dibangun untuk mendukung sektor perkebunan dan kebutuhan militer, perlahan berkembang menjadi sarana penting yang menghubungkan kota-kota besar dan kecil serta mempercepat pergerakan orang dan barang.

Selain itu menurut Falah dkk (2018), menyatakan bahwa Karena sistem jaringan kereta api dibangun di atas tanah, maka pembangunan jalur kereta api tidak dapat dilakukan secara asal-asalan. Prinsip utamanya adalah membangun jalur kereta api di lahan yang masih didominasi oleh tanah terbuka. Untuk meminimalkan persilangan dengan jalan raya, jalur kereta api dibuat sejajar dengan jalan primer, baik secara horizontal maupun vertikal. Lasmiyati (2017) menyatakan bahwa di Jawa Barat, pembangunan jalur kereta api mulai menghubungkan Batavia-Buitenzorg (Jakarta-Bogor). Dari Bogor, pembangunan jalur kereta api dilanjutkan dengan menghubungkan Sukabumi, Cianjur, dan Bandung. Pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan Bogor-Sukabumi-Bandung ini diiringi dengan pembangunan emplasemen seperti stasiun, peron, dan ruang tunggu penumpang.

Bahkan menurut Iwan Hermawan (2014) menyatakan bahwa pembangunan jaringan kereta api secara intensif yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda sejak pertengahan abad ke-19 ditujukan untuk kepentingan ekonomi. Dalam perjalanannya, keberadaan sarana transportasi tersebut juga dikembangkan sebagai penunjang sistem pertahanan. Kelancaran komunikasi dan transportasi sangat diperlukan untuk mendukung mobilitas pasukan pada saat perang. Keberadaan kereta api juga diharapkan dapat menjadi sarana transportasi bagi para pengungsi warga sipil maupun pimpinan pemerintahan menuju tempat yang relatif lebih aman dan terlindungi.

Penelitian yang dilakukan oleh penulis diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis serta memberikan manfaat bagi penulis dan masyarakat luas mengenai khazanah ilmu pengetahuan. Hasil penelitian ini dapat menjadi dasar untuk mengembangkan wawasan tentang sejarah pergerakan, dimulai dari pemikiran. Selain itu juga menjadi nilai tambah bagi kekayaan ilmu pengetahuan di bidang sejarah di Indonesia, khususnya mobilitas masyarakat menggunakan kereta api. Secara keseluruhan, hasil penelitian ini dapat menjadi referensi tambahan dalam mempelajari ilmu sejarah, khususnya sejarah transportasi, khususnya kereta api. Bagi penulis, hasil penelitian ini dapat menjadi referensi untuk melakukan penelitian lebih lanjut jika masih terdapat kekurangan karena keterbatasan sumber dan pemahaman penulis.

2. METODE

Langkah dalam penelitian ini dilakukan dalam tiga tahapan, yaitu tahap pengumpulan sumber, dan tahap penyajian hasil analisis. Pengumpulan sumber dalam penelitian ini menggunakan teknik *library research* (penelitian pustaka) yaitu mengumpulkan data dari perpustakaan. (Zed 2008) Data diperoleh dari berbagai sumber documenter, seperti buku, jurnal, dan tulisan-tulisan yang berkaitan dengan Islam dan masalah lingkungan global, sehingga penelitian ini termasuk dalam tinjauan pustaka. Terkait dengan sumber tentu saja mencakup catatan, dan fakta lain yang memberikan gambaran umum tentang peristiwa. Sebab Sejarahwan yang jujur menghasilkan data dan menjelaskan dari mana data tersebut berasal. Oleh karena itu, subjektivitas historiografi diakui tetapi dihindari (Kuntowijoyo 1995).

Tahap pertama dalam penelitian sejarah adalah heuristik, yaitu fase di mana peneliti mengumpulkan berbagai sumber sejarah yang menjadi dasar penelitian. Sumber-sumber (Hambaliana et al. 2024). Selanjutnya interpretasi adalah suatu langkah atau kegiatan yang melibatkan penafsiran fakta dan menentukan makna serta konteks dari fakta yang diperoleh. Interpretasi sering disebut subjektivitas. Ada dua jenis interpretasi yaitu analisis

yang berarti menguraikan. Kadang-kadang sebuah sumber mengandung beberapa kemungkinan seperti

Historiografi merupakan tahap terakhir dari penelitian sejarah setelah melalui tahap heuristik, kritik sumber dan interpretasi. Historiografi adalah proses penyusunan fakta dari berbagai sumber, dipilih dalam bentuk tulisan sejarah. Setelah meneliti data yang ada, sejarawan harus mempertimbangkan struktur dan gaya penulisan. Sejarawan harus sadar dan mencoba membiarkan orang lain memahami alasan yang dikemukakan (Sulasman 2013). Pada tahap terakhir inilah penulisan sejarah dilakukan. Yaitu tahapan dimana seorang sejarawan menuliskan hasil interpretasi sebuah peristiwa atau kejadian masa lampau. Atau tahapan penulisan hasil penafsiran atas fakta dan usaha merekonstruksi masa lampau untuk memberikan jawaban atas masalah yang telah dirumuskan diatas. rekonstruksi yang imajinatif dari pada masa lampau berdsasarkan data yang diperoleh dengan menempuh proses menguji dan menganalisis secara kritis (Gottschalk 2008).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN (10 PT)

Berisi uraian tentang: (a) data yang disajikan telah diolah dan dituangkan dalam tabel dan atau gambar, memberikan informasi yang mudah dipahami, (b) bagian pembahasan menjelaskan tentang hubungan antara hasil yang diperoleh dengan konsep dasar dan/atau hipotesis, (c) ada segala kesesuaian atau konflik dengan hasil penelitian orang lain; (d) itu juga direkomendasikan untuk menulis tentang implikasi dari hasil penelitian, baik teoritis dan terapan.

3.1. Pengembangan jalur kereta di daerah Jawa Barat

Memasuki akhir abad ke-19, bahkan sebelum realisasi jalur kereta api Batavia-Buitenzorg-Bandung selesai, telah ada beberapa pihak swasta mengajukan proposal kepada pemerintah kolonial untuk membangun jalur cabang dari Stasiun Bandung menuju daerah-daerah di sekitarnya. Berbagai proposal itu menawarkan pembangunan jalur kereta api yang melayani penumpang dan barang melintasi Bandung dari barat-timur dan utara selatan. Jalur barat ke timur meliputi Padalarang-Cimahi-Bandung. Sedangkan dari utara-selatan mulai dari Lembang menuju Bandung sampai berakhir di Ciwidey.



**Foto 1. Jalur kereta di stasiun Bandung ke arah Jalur Barat
(Cikampek, Cianjur, Bogor dan Jakarta)
Sumber: KITLV 84205**

Pada tahun 1887 pembangunan jalur kereta api di Jawa melalui Cicalengka dan Warung Bandreg serta jalur cabang ke Garut, dan peluang untuk membangun jalur kereta api harus dibuka mulai tahun 1887. Pembangunan, Peralatan dan Perluasan Kereta Api Negara” bertambah dua juta empat ratus ribu gulden (*Staatsblad* 1886). Panjang lintasan secara keseluruhan mencapai 51 km. selain itu jalur ke Garut dihubungkan dari ruas Cibatu ke Garut. Pembukaan jalur ini dilakukan oleh *Staatsspoorwegen Westerlijnen* (SS), dan diresmikan pada 14 Agustus 1889 (Saptono 2018). Jalur Kereta Cicalengka Garut memiliki kontur naik turun. Selepas Stasiun Cicalengka jalur menanjak hingga memasuki Stasiun Nagreg. Setelahnya datar dulu lalu menuruni Lembah.

3.2. Pembangunan infrastruktur

Berapa infrastruktur didesain khusus agar dapat melalui tanjakan-tanjakan berat dan belokan tajam di daerah pegunungan. Seperti jalan menuju Purwakarta dari Stasiun Cimahi, rutenya melintasi Stasiun Padarang, Cilame, Sasaksaat, Maswati, Rendeh, Cikadondong, Cisomang, Plered, Sukatani dan Ciganea. Lintasan memiliki struktur tanah dengan perbukitan dan banyak penyeberangan sungai. Akibatnya, banyak jembatan yang dibuat untuk jalur kereta api. Di kawasan Stasiun Padalarang-Cilame saja, terdapat 10 jembatan yang tergolong bentang panjang (Tunggal and Harijono 2014).

Selain itu banyaknya operator kereta api diikuti pula banyaknya pembangunan sarana dan prasarana kereta api. Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan (Hendrawan 2018). Hal ini patut dipertimbangkan bahwa infrastruktur jalan merupakan harga mati yang tidak bisa ditawar karena kita bisa membangun berbagai jenis pertanian yang terintegrasi satu sama lain. Tidak hanya pertanian dengan pertanian, tetapi juga pertanian dengan peternakan (Damardono 2005).

3.3. Pembangunan terowongan

Kebanyakan terowongan kereta ditemukan daerah pegunungan tetapi ada juga yang dibangun di bawah sungai atau dibawah kota. Geometri untuk terowongan kereta api ditentukan oleh ukuran gerbong dan lokomotif, kecepatannya, dan aksesorisnya. Pada situasi medan yang sangat terbatas wilayah konstruksinya dan tidak memungkinkan untuk mendapatkan solusi infrastruktur yang memadai pada masalah yang kompleks, terowongan menjadi salah satu pilihan yang optimal dalam dunia perencanaan rancang bangun. Terowongan dirancang karena ada kebutuhan akan pergerakan orang atau material dimana tidak ada cara lain yang praktis atau memadai untuk mencapai gerakan yang dibutuhkan secara lebih langsung, cepat, dan efisien.

Terowongan Lampegan merupakan salah satu terowongan pertama di Jawa Barat bahkan di Indonesia yang dibangun di desa Cibokor pada tahun 1879-1882 yang terletak di atas pasir Gunung Keneng, Cianjur, Jawa Barat. Terowongan ini menghubungkan jalur kereta api Batavia-Bandung via Bogor-Sukabumi. Terowongan ini memiliki panjang +/- 680m dan dibangun oleh perusahaan Belanda *Staatspoorwegen* (SS). Kebanyakan terowongan kereta ditemukan daerah pegunungan tetapi ada juga yang dibangun di bawah sungai atau dibawah kota. Geometri untuk terowongan kereta api ditentukan oleh ukuran gerbong dan lokomotif, kecepatannya, dan aksesorisnya (Djajasinga 2018). Terowongan Lampegan yang menghubungkan jalur kereta api Sukabumi-Cianjur-Bandung baru selesai dibangun dan dapat digunakan pada tahun 1882. Pada saat itu, saat kereta berhenti di mulut terowongan baik dari sisi Sukabumi maupun Cianjur, maka masinis akan meminta petugas yang berada di stasiun untuk menyalakan lampu.

Pada saat mereka diminta untuk melakukan pembangunan terowongan tersebut pemiliknya menyetujui dengan satu syarat bahwa harus dibangun suatu stasiun atau halte saat itu yang berada di sini untuk membantu mereka mengangkut komoditas ke pelabuhan. Dan itulah cikal bakal stasiun Lampegan yang sekarang ada di mulut terowongan sisi

Cianjur. Setelah jalur kereta api diaktifkan, beberapa perusahaan perkebunan di sana mengangkut produk mereka dengan memanfaatkan transportasi kereta api. Selain itu, beberapa perusahaan menjadikan Stasiun Lampegan sebagai alamat mereka.

Terowongan ini sebelumnya lebih panjang yakni 686 meter. Namun karena tanah longsor akibat peristiwa tektonik, panjang terowongan menjadi lebih pendek (P and Hidayat 2014).

Terowongan Sasaksaat adalah terowongan kereta api yang dibangun oleh SS (Staatsspoorwegen) antara tahun 1902-1903. Terowongan dengan nomor bangunan Hikmat (BH) 503 ini berada di jalur antara Purwakarta dan Padalarang di km 143 + 144 antara

Stasiun Sasaksaat dan Stasiun Maswati, membelah perbukitan Cidepong di Desa Sasaksaat, Desa Sumur Bandung, Kecamatan Cipatat, Kabupaten Bandung

Barat. (“Terowongan Sasaksaat,” n.d.) Di terowongan sepanjang 949,19 m ini terdapat sleko \$35 yang terdiri dari 17 kiri dan 18 kanan dari arah Stasiun Sasaksaat. Terowongan yang berada di Daerah Operasi II Bandung ini merupakan terowongan kereta api yang padat lalu lintas. Saat jalur berbelok saat memasuki terowongan baik dari Stasiun Sasaksaat maupun Stasiun Maswati, rel kereta api diberi rel paksa (gongsol). seperti kereta api yang sedang melintas, membutuhkan penjagaan khusus di dalam terowongan sehingga di kedua ujung terowongan terdapat pos jaga untuk PJTW (penjaga terowongan). Banyak yang tidak mengetahui bahwa di atas Bukit Cidepong terdapat sisa-sisa benteng pertahanan Belanda yang saat ini terbengkalai dan hanya tinggal beberapa bagian saja.

Terowongan Wilhelmina, juga dikenal sebagai Terowongan Sumber, adalah terowongan kereta api terpanjang di Indonesia. Terowongan ini memiliki panjang 1.116 meter dan dibangun untuk mendukung jalur kereta api Banjar-Pangandaran-Cijulang (82 km). Terletak di Jalan Pantai Karapyak, Desa Emplak, Kecamatan Kalipucang, Kabupaten Pangandaran, Jawa Barat, Terowongan Wilhelmina menjadi yang terpanjang di Indonesia. Namun saat ini Terowongan Wihelmina sudah tidak digunakan lagi, karena jalur Banjar-Cijulang merupakan jalur yang tidak aktif. Terowongan Wilhelmina dibangun oleh perusahaan kereta api Staats Spoorwegen (SS) dan dibangun pada tahun 1914 dan mulai digunakan pada tanggal 1 Januari 1921. Namun, terowongan ini kemudian menjadi tidak aktif karena jalur kereta api Banjar - Cijulang (82 km) ditutup. pada tanggal 3 Februari 1981 karena mahalnya biaya operasional dan terbatasnya jangkauan penumpang kereta api. Nama terowongan ini diambil dari nama ratu Kerajaan Belanda yang bernama lengkap Wilhelmina Helena Pauline Maria, Wilhelmina menjadi Ratu Kerajaan Belanda dari tahun 1890 hingga 1948. Oleh masyarakat setempat, terowongan Wilhelmina sering disebut Terowongan Sumber.

Terowongan Juliana dibuat dengan melubangi bukit batu, lain dengan terowongan pada umumnya yang membentuk garis lurus. Terowongan Juliana dibuat dengan membuat belokan di bagian tengahnya sehingga membentuk seperti tikungan. Dengan konstruksi seperti ini kita tidak bisa melihat antara ujung terowongan yang satu dengan ujung terowongan lainnya (BPCB Banten 2017a). Terowongan Hendrik terletak di Desa Pamotan, Kecamatan Kalipucang, Kabupaten Pangandaran. Nama Hendrik diambil dari nama suami ratu Wilhelmina, yakni Heinrich Wladimir Albrecht Ernst of Mecklenburg-Schwerin, yang menjadi pangeran Belanda pada tahun 1901-1934. Terowongan ini dikenal oleh masyarakat dengan nama terowongan Cikacepit, dikarenakan posisinya yang diapit oleh dua bukit. Terowongan ini berada di jalur kereta api Banjar-Cijulang. Hasil pertanian yang melimpah di Priangan tenggara dan lembah Parigi merupakan salah satu pertimbangan

dibalik pembangunan jalur kereta api Banjar-Cijulang.(BPCB Banten 2017b). Di kawasan tersebut, banyak padi hasil panen petani yang sudah disimpan lebih dari enam tahun karena kesulitan dalam pengangkutan ke luar daerah.

3.4. Pembangunan Jembatan

Area pembangunan jalur kereta api tidak selamanya melewati kontur datar. Acap kali pemasangan rel harus menyeberangi lembah, sungai dan jurang. Oleh karena itu diperlukantanggul penyangga jalan rel dan jembatan yang disesuaikan dengan kedalaman jurang atau lembah yang dilewati. Dalam menghitung kekuatan jembatan para insinyur harus mampu memperkirakan tekanan gandar lokomotif-lokomotif baru kelak yang terus bertambah setiap tahunnya.



Foto 2. Proses Pembangunan Jembatan
Sumber: KITLV 19320

Kekuatan jembatan di lintas raya harus lebih besar dengan jembatan dilintas cabang atau jalan trem karena frekuensi perjalanan lebih sering dan jenis lokomotif yang melewatinya pun biasanya lebih berat dan memiliki rangkaian lebih panjang. Konstruksi jembatan juga menyesuaikan dengan karakteristik sungai atau tanah cekungan dibawahnya. Rata-rata jembatan kereta api yang melintasi sungai di dataran rendah dengan jarak permukaan air tidak terlalu tinggi dari rel maka dipasang jembatan berdinding. Maksudnya adalah jembatan rel menggunakan pola dasar struktur baja disusun palang segitiga yang saling bersambung melintang yang melingkupi jalur kereta api (Mariadi 2015). Jembatan ini dibangun oleh Staatsspoorwegen (SS) antara tahun 1881-1882, ketika SS membangun jalur kereta api yang menghubungkan Bogor-Cicalengka melalui Sukabumi, Cianjur, Padalarang dan Bandung.

Jembatan ini digunakan secara resmi, bersamaan dengan diresmikannya jalur tersebut pada tanggal 10 September 1884. Jalur ini diapit oleh dua gunung yaitu Gunung Pangrango dan Gunung Salak. Tentu saja wilayah yang berbukit-bukit ini akan berdampak pada begitu beratnya konstruksi jalur kereta api di lapangan. Karena akan banyak jembatan yang harus dibangun dan jalurnya pun harus berkelok-kelok naik turun. Sebab pembangunan rel kereta api membutuhkan banyak tenaga kerja, mulai dari tenaga kasar hingga tenaga terampil. Tenaga kasar meliputi tenaga kerja yang melakukan pekerjaan fisik seperti kuli. Tenaga kerja fisik umumnya diisi oleh penduduk asli. Faktor geografis mempengaruhi tenaga kerja. Kebutuhan akan tenaga kerja sangat tinggi (Mulyana 2018).

Setelah dibangun tahun 1882, pada masa Belanda, jembatan ini mengalami perbaikan guna penguatan jembatan pada tahun 1921. Panjang jembatan ini adalah 90 meter. Dinamakan Jembatan Cikolawing karena jembatan ini melintang di atas Kali Cikolawing. Sedangkan kalau secara teknis, jembatan ini mendapat penomoran BH 197 (“Jembatan Cikolawing,” n.d.). Bangunan jembatan ini ditopang oleh 4 pilar tembok sebagai pondasinya. Jembatan ini masih menggunakan rangka baja. Untuk jenisnya, jembatan ini termasuk dalam jenis lalu lintas atas.

Pada tanggal 14 Agustus 1890, ketika BOS meresmikan jalur kereta api yang menghubungkan Stasiun Bekasi sampai ke Stasiun Cikarang. Setelah perusahaan kereta api BOS diambil alih oleh perusahaan kereta api negara, Staatsspoorwegen, jembatan ini mengalami 2 kali perbaikan yaitu di tahun 1898 dan 1921. Saat ini Jembatan Bekasi yang juga disebut dengan BH 134, sering digunakan sebagai obyek foto bagi para penggemar kereta (“Jembatan Bekasi,” n.d.). Jembatan Bekasi ini termasuk jembatan dengan tipe Lalu Lintas Bawah yang masih menggunakan rangka baja. Jembatan Cikumbang sepanjang 360 m dibangun antara tahun 1901-1903 oleh perusahaan kereta api kolonial Belanda Staatsspoorwegen. Jembatan ini merupakan jembatan rangka baja terpanjang di Indonesia, jembatan ini berada di jalur Padalarang-Purwakarta Jawa Barat, jembatan dengan susunan rangka baja berbagai ukuran, masing-masing bentang berukuran $3 \times 20\text{m} + 2 \times (3 \times 30\text{m}) + 3 \times 20\text{m}$.

Jembatan ini masih beroperasi dan berfungsi dengan baik, jika melewati jembatan ini seolah-olah ada kereta yang terapung karena tinggi dan panjang jembatan, dan kecepatan kereta hanya dibatasi 60km/jam (“Jembatan Cikumbang,” n.d.). Kehadiran jembatan ini untuk melengkapi arti penting jalur Jakarta-Bandung dan Padalarang-Purwakarta termasuk menuju arah selatan Jawa. Selain sebagai lintasan utama mengangkut penumpang, kereta juga dipakai untuk membawa hasil perkebunan seperti kina dan teh. Jembatan Cisomang terletak di Desa Cisomang, Kecamatan Darangdan, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat. Jembatan ini digunakan untuk menghubungkan kota Bandung dengan kota Jakarta. Jembatan Cisomang pertama dibangun sekitar tahun 1905 bersamaan dengan dibangunnya jalur kereta api Cikampek-Purwakarta-Padalarang, namun dirasa jalurnya memutar sehingga dibangunlah Jembatan Cisomang kedua yang bercirikan tiang baja tahan api tinggi, dengan panjang jembatan kurang lebih 230m yang berada di sebelah Jembatan Cisomang ketiga, ketinggian jembatan ini mencapai hampir 100 meter dari dasar sungai Cisomang dan merupakan jembatan kereta api tertinggi di Indonesia yang masih aktif digunakan.

Jembatan Kedunggedeh dikenal juga dengan nama Jembatan Citarum Hilir. Jembatan ini terletak di antara Stasiun Kedunggedeh dan Stasiun Karawang. Namun lebih dikenal dengan nama Jembatan Citarum oleh masyarakat setempat, karena di bawah jembatan tersebut, mengalir Sungai Citarum. Jembatan ini dibangun oleh perusahaan kereta api swasta yakni Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij (BOS). Digunakan pertama kali secara resmi pada tanggal 20 Maret 1898, ketika BOS meresmikan jalur kereta api antara Stasiun Kedunggedeh ke Stasiun Karawang. Namun tidak lama setelah peresmian tersebut, jalur kereta api milik BOS yang menghubungkan stasiun dari Batavia Zuid, Kemajoran, Pasar Senen, Meester Cornelis, Bekasi, Cikarang, Kedunggedeh sampai Karawang tersebut, dibeli oleh Staatsspoorwegen (SS). Dan dimiliki oleh SS secara resmi pada tanggal 4 Agustus 1898. (“Jembatan Kedunggedeh,” n.d.)

Pada 27 Desember 1902, perusahaan kereta api negara Staatssporwegen (SS) meresmikan jalur kereta api Karawang-Purwakarta. Dua tahun berselang, SS melanjutkan pembangunan jalur Purwakarta-Padalarang. Jalur sepanjang 56 kilometer tersebut banyak melewati lereng gunung. Oleh sebab itu SS membangun beberapa jembatan

penghubung. Terdapat sekitar delapan jembatan yang dibangun oleh SS, tiga diantaranya merupakan jembatan panjang yakni Cikubang, Cibisoro, dan Cisomang. Jembatan Kereta Api Cikubang memiliki panjang $3 \times 20 + 2 \times (3 \times 30) + 3 \times 20$ meter. Bisa jadi penamaan Jembatan Cikubang dikarenakan jembatan ini membentang di atas Sungai Cikubang. Pada tanggal 2 Mei 1906 Jembatan Cikubang dibuka untuk umum bersamaan dengan peresmian jalur Purwakarta-Padalarang. Jembatan Cikubang memiliki struktur empat pilar baja dengan berat total 110 ton. Dimensi panjangnya mencapai 300 meter, atau lebih panjang dari Jembatan Cisomang dengan panjang 243 meter. Berdasarkan jenisnya, Jembatan Cikubang termasuk jembatan dinding, yakni jembatan dimana muatan tidak dipikulkan langsung pada rasuk-rasuknya melainkan dengan perantara rasuk memanjang dan rasuk melintang kepada rasuk-rasuknya. Sedangkan rangkanya menggunakan lantai lintas di atas (*vakwerk wandbrug met bovengelegen rijvloer*) dengan panjang bentang 12-50 m.

Jembatan Gandasoli, Cimeta, dan Cirengge yang menghubungkan jalur kereta api Jakarta-Bandung. Jembatan ini terletak di Padalarang, Kabupaten Bandung Barat, Jawa Barat. Jembatan ini terkait dengan proyek kereta api Stasiun Cikampek-Stasiun Purwakarta-Stasiun Bandung yang dibangun oleh perusahaan kereta api Staats Spoorwegen (SS) pada tahun 1881-1884. Dari Stasiun Padalarang ke arah Jakarta terdapat sebidang tanah kecil yang membentuk celah antara Jembatan Cimeta dan Jembatan Cirengge.



Foto 3. Jembatan Di Leles
Sumber: KITLV 409066

Jalur Kereta Cicalengka Garut memiliki kontur naik turun. Setelah Stasiun Cicalengka jalur menanjak hingga memasuki Stasiun Nagreg. Setelahnya datar dulu lalu menuruni Lembah. Di tengah lintas datar tersebut terdapat lembah yang cukup dalam. Sehingga diperlukan adanya infrastruktur jembatan agar kereta bisa menyeberang dan menuruni lembah. Selain itu kondisi geografis Priangan sangat mempengaruhi biaya pembangunan. Pembangunan rel kereta api melibatkan banyak orang dan menggunakan banyak material serta teknologi tinggi. Material yang digunakan adalah pasir, semen, kayu, dan besi. Khusus untuk besi, material tersebut harus diimpor dari Eropa. Sebagian material tersedia di lokasi pembangunan dan sebagian lainnya harus diangkut dari luar ke daerah pembangunan rel kereta api. Daerah yang sulit dijangkau transportasi menyebabkan biaya transportasi dan harga barang menjadi mahal.

Jembatan Ciherang berada di antara stasiun Bumiwaluya dengan stasiun Cipendeuy. Jembatan ini ditopang dengan pilar beton yang khas dengan arsitektur Belanda (“Jembatan Ciherang,” n.d.). Jembatan Ciherang merupakan jalur kereta api antara Stasiun Bumiwaluya dan Stasiun Cipendeuy. Tepatnya Jembatan Ciherang terletak di Desa Cihaurkuning, Kecamatan Malangbong. Jembatan Ciherang merupakan jembatan yang unik karena jembatan kereta api biasanya berbentuk lurus, sedangkan Jembatan Ciherang berbentuk melengkung tidak seperti yang lain. Jembatan ini dibangun oleh Belanda dan merupakan proyek jalur Priangan-Cilacap. Seperti jembatan khas Belanda lainnya jembatan ini ditopang oleh pilar beton yang besar khas arsitektur Belanda dan hal yang unik dari jembatan ini adalah lengkungannya.



Foto 4. Jembatan Citiis
Sumber: KITLV 84216

Jembatan Citiis merupakan jembatan yang terletak di antara stasiun Nagreg dengan stasiun Lebak Jero. Di bawah nya membentang jurang dan juga jalan raya lingkaran nagreg (“Jembatan Citiis,” n.d.). Berada di ketinggian 820 meter di atas permukaan laut, Jembatan Citiis menyanggah singgasana sebagai jembatan aktif ketinggian tertinggi di Indonesia. Jembatan Citiis disusul dengan jalur Cicalengka-Garut yang dibangun oleh Kereta Api Negara (SS). Jalur ini dulunya memiliki banyak bebatuan yang luas dan keras. Itulah sebabnya State Railways menunjuk R.H.J Spaanjaard sebagai kepala proyeknya. sebagai pemimpin proyek. Spaanjaard sendiri bahkan mengaku pembangunan jalur ini paling sulit di jalur Bandung-Cilacap. Jembatan Citiis akhirnya selesai dibangun pada 10 Januari 1889. Jembatan Citiis memiliki panjang 173 meter dan memiliki lima tiang yang terbagi. Pajak besi dari Eropa diganti lewat pelabuhan Batavia.

Jembatan Cirahong merupakan jembatan yang menghubungkan Ciamis dan Tasikmalaya melalui jalur Manonjaya, Kab. Tasikmalaya tidak terlepas dari peran Bupati Galuh (sekarang Ciamis) yaitu RAA Kusumadinigrat atau tau Kangjeng Prebu, Bupati Galuh Ciamis (memerintah 1839-1886). Pemasangan pilar batu di Jembatan Citandui 1 atau Jembatan Cirahong dilakukan pada tanggal 19 Agustus 1893. Konstruksi Jembatan

Cirahong didesain oleh kepala petugas bangunan Hesselink. Jembatan ini bertumpu pada empat buah tiang, dua tiang di tengah merupakan tiang besi sedangkan kedua tiang lainnya dibuat dari tembokan semen dan batu. Jarak antara kedua tiang batu dan besi ialah delapan meter. Semasa proses pembangunan fondasi dan pilar batu dibawah kendali Pengawas Kelas 1, E. G. Wijers (“Jembatan Cirahong Penghubung Tasikmalaya Dan Ciamis,” n.d.). Sebelumnya, Belanda telah membuat gambar pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan kawasan Tasikmalaya hingga Banjar/Pangandaran, tanpa melintasi Kota Ciamis. Pemasangan dan perakitan Jembatan bagian atas selesai tepatnya pada 29 September 1893.



Foto 5. Proses Pembangunan Jembatan Cirahong
Sumber: KITLV 100068

Perakitan dan pemasangan bahan-bahan rel lainnya dilaksanakan hingga akhir tahun 1893. Berdasarkan pada gambar diatas pembangunan jalur kendaraan yang berada di bawah jalur kereta api hanya diperuntukan untuk jalur inspeksi pengecekan keadaan Jembatan (Fahmi and Prasetyo 2022). Pada 18 November 1893 Jembatan sudah dapat dilewati oleh kereta api. Berdasarkan gambar yang dibuat pihak Belanda, jalur kereta api Tasikmalaya-Manonjaya akan berlanjut ke kawasan Cimaragas, atau di selatan Sungai Citanduy. Setelah itu masuk ke area Kota Banjar. Di Banjar ada jalur ke Pangandaran dan ke daerah Cilacap, Jawa Tengah. Pertimbangannya, jika menyeberang ke Kota Ciamis, berarti harus membangun dua jembatan di atas Citanduy. Jadi, jika demikian, biaya untuk membangun jembatan di atas sungai itu akan sangat besar.

Informasi tentang rencana pembangunan jalur kereta api itu akhirnya sampai ke Kusumadiningrat. Saat itu beliau sudah pensiun dari jabatannya sebagai Bupati Galuh. Mantan bupati itu kemudian melobi Belanda. Ia meminta agar rel kereta api melintas ke Kota Ciamis. Ada beberapa pertimbangan yang disampaikan Kangjeng Prebu, mengapa jalur kereta harus melintasi Kota Ciamis. Pertama, jumlah penduduk di Kota Ciamis sudah banyak dan padat, sedangkan wilayah Cimaragas sangat sedikit. Dengan demikian, keberadaan kereta api akan lebih bermanfaat. Selain itu, pertimbangan lainnya adalah untuk memperkuat eksistensi Ciamis sebagai ibu kota Galuh. Setelah lama melobi,

akhirnya Belanda menyetujui usulan tersebut. Belanda akhirnya membangun dua jembatan di atas Sungai Citanduy. Pertama, jembatan Cirahong, dan yang kedua Karangpucung (dekat Kota Banjar). Meski biayanya cukup mahal, Belanda mewujudkannya dengan alasan pengaruh keberadaan jembatan tersebut terhadap masyarakat sekitar. Jembatan peninggalan Belanda ini bernomor BH 1290 dan memiliki panjang \pm 202m. Letaknya di sebelah timur Stasiun Manonjaya.

4. KESIMPULAN

Memberikan Sebelum mesin ditemukan, moda transportasi seperti gerobak, gerobak dan kuda merupakan alat transportasi utama. Teknologi transportasi ini masih menggunakan tenaga hewan dan manusia. Pilihan juga masih sangat terbatas dan memakan banyak waktu. Pada saat itu masyarakat masih menggunakan moda transportasi tersebut, namun bukan merupakan moda transportasi utama mereka. Kereta kuda seringkali hanya digunakan untuk rekreasi. Pada masa itu jalan penghubung pada umumnya juga dilakukan melalui darat, sekalipun melalui jalan tanah, bahkan juga jalan setapak. Perjalanan darat pada waktu itu dapat memakan waktu sampai dua hari, rata-rata 8,5 jam seharusnya. Perubahan dalam bidang transportasi darat ini mengalami kemajuan pesat, sejalan dengan semakin bertambah banyaknya hasil produksi perkebunan Jawa Barat, terutama kopi.

Pada awalnya kereta api di Indonesia muncul karena adanya rasa kesulitan sarana transportasi di Pulau Jawa ditinjau dari sudut pertahanan dan keamanan serta sudut ekonomi sejak awal abad ke 19. Tujuan transportasi moda kereta api dan juga moda transportasi lain adalah melayani kebutuhan mobilitas. Namun kebijakan pembangunan prasarana Angkutan di Indonesia masih sangat berpihak kepada angkutan jalan raya. Sistem angkutan jalan raya lebih banyak mendapatkan porsi prasarana, sehingga moda angkutan jalan berkembang pesat melampaui kapasitas jalan.

REFERENSI

- BPCB Banten. 2017a. "Terowongan 'Bengkok' Juliana." <https://Kebudayaan.Kemdikbud.Go.Id/>. October 11, 2017. <https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpcbbanten/terowongan-bengkok-juliana/>.
- . 2017b. "Terowongan Kereta Api Hendrik, Pangandaran." <https://Kebudayaan.Kemdikbud.Go.Id/>. November 24, 2017. <https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpcbbanten/terowongan-kereta-api-hendrik-pangandaran/>.
- Damardono, Haryo. 2005. "Belanda Bangun KA, Kita Hancurkan." *Kompas*, March 26, 2005.
- Djajasinga, Nico Djundharto. 2018. *Teknik Jembatan Terowongan Kereta Api*. Jakarta.
- Fahmi, Ami Abdullah, and Ramdhan Prasetyo. 2022. "Pembangunan Dan Renovasi Jembatan Cirahong 1893-1939." *Diakronika* 22 (02).
- Falah, Miftahul, Nina Herlina, Mumuh Muhsin, and Kunto Sofianto. 2018. "The Position of Railway Lines and Railway Stations In Priangan Urban Spatial Planning In The 19 to 20 Centuries." *Paramita* 28 (1): 50–59.
- Gottschalk, Lois. 2008. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: UI Press.
- Hambaliana, Dandie, Yan Nurcahya, M Zikril Oksa Putra, and Muhammad Kautsar Thariq Syah. 2024. "Memahami Kultur Keagamaan Di Tasikmalaya Dalam Perspektif

- Sejarah.” *Tamadduna Jurnal Peradaban* 1 (2): 41–53.
<https://journals.unisba.ac.id/index.php/tamadduna/article/view/5057>.
- Hendrawan, Andi. 2018. *Prasarana Kereta Api*. Ponorogo: Uwais Inspirasi Indonesia.
- Hermawan, Iwan. 2014. “Keterkaitan Jalur Kereta Api Batavia-Cilacap Dengan Sistem Pertahanan Hindia Belanda Di Pulau Jawa.” *PURBAWIDYA* 3 (2).
- “Jembatan Bekasi.” n.d. <https://Heritage.Kai.Id/>. Accessed July 7, 2023.
[https://heritage.kai.id/page/Jembatan Bekasi](https://heritage.kai.id/page/Jembatan%20Bekasi).
- “Jembatan Ciherang.” n.d. <https://Heritage.Kai.Id/>. Accessed July 7, 2023.
[https://heritage.kai.id/page/Jembatan Ciherang](https://heritage.kai.id/page/Jembatan%20Ciherang).
- “Jembatan Cikolawing.” n.d. <https://Heritage.Kai.Id/>. Accessed July 7, 2023.
[https://heritage.kai.id/page/Jembatan Cikolawing](https://heritage.kai.id/page/Jembatan%20Cikolawing).
- “Jembatan Cikubang.” n.d. <https://Heritage.Kai.Id/>. Accessed July 7, 2023.
[https://heritage.kai.id/page/Jembatan Cikubang](https://heritage.kai.id/page/Jembatan%20Cikubang).
- “Jembatan Cirahong Penghubung Tasikmalaya Dan Ciamis.” n.d. <https://Heritage.Kai.Id/>. Accessed July 7, 2023.
[https://heritage.kai.id/page/Jembatan Cirahong Penghubung Tasikmalaya dan Ciamis](https://heritage.kai.id/page/Jembatan%20Cirahong%20Penghubung%20Tasikmalaya%20dan%20Ciamis).
- “Jembatan Citiis.” n.d. <https://Heritage.Kai.Id/>. Accessed July 7, 2023.
[https://heritage.kai.id/page/Jembatan Citiis](https://heritage.kai.id/page/Jembatan%20Citiis).
- “Jembatan Kedunggedeh.” n.d. <https://Heritage.Kai.Id/>. Accessed July 7, 2023.
[https://heritage.kai.id/page/Jembatan Kedunggedeh](https://heritage.kai.id/page/Jembatan%20Kedunggedeh).
- Kuntowijoyo. 1995. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiarawacana.
- Lasmiyati. 2017. “Transportasi Kereta Api Di Jawa Barat Abad Ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung).” *Patanjala* 9 (2): 197. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v9i2.21>.
- Mariadi, Ibnu Murti. 2015. *Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014*. Bandung: PT KAI Persero.
- Mulyana, Agus. 2011. “Militer Dan Pertahanan Pembangunan Jalan Kereta Pada Lajur Rancaekek-Sumedang(1919-1921).” In *Konferensi Nasional Sejarah XI*. Jakarta: Kementerian Kebudayaan Dan Pariwisata.
- . 2018. “Geographical Factors and Their Impacts on Railway Construction.” *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 145 (1).
<https://doi.org/10.1088/1755-1315/145/1/012096>.
- P, Prasetyo Eko, and Andy Riza Hidayat. 2014. “Ke Cianjur-Sukabumi Dengan Ular Besi.” *Kompas*, October 4, 2014.
- Raap, Olivier Johannes. 2017. *Sepoer Oeap Di Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: KPG.
- Saptono, Nanang. 2018. “Pemerintahan, Kekuasaan, Dan Tatakota (Pemikiran Kajian Pada Kabupaten Garut).” *PROSIDING Seminar Nasional Arkeologi*, 103–22.
<https://doi.org/10.24164/prosiding18/09>.
- Solihat, Kodar. n.d. “Rencana Reaktivasi Jalur Kereta Api Bandung-Ciwidey Optimalkan Nama Harum Bandung Selatan.” *Pikiran Rakyat*.
Staatsblad. 1886.
- Sulasman. 2013. *Teori Dan Metodologi Sejarah Teori, Metode, Contoh Aplikasi*. Bandung: Pustaka Setia.
- Syafira, Bella, Suryono Herlambang, and Parino Rahardjo. 2022. “Studi Integrasi Moda

- Angkutan Umum (Studi Kasus : Stasiun Garut Baru, Kecamatan Garut Kota, Kabupaten Garut).” *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)* 3 (2): 3245. <https://doi.org/10.24912/stupa.v3i2.12854>.
- Syah, Muhammad Kautsar Thariq, Putri Lailatus Sa’adah, Diah Darmilah, Muhammad Fikri Arsyad, Deri Sugiarto, and Yan Nurchaya. 2025. “Mobility of West Java Community After the Arrival to the Railway (1880-1930).” *HISTORIA: Jurnal Program Studi Pendidikan Sejarah* 13 (2). <https://doi.org/DOI:10.24127/hj.v13i2.11298>.
- “Terowongan Sasaksaat.” n.d. <https://Heritage.Kai.Id/>. Accessed July 7, 2023. https://heritage.kai.id/page/TEROWONGAN_SASAKSAAT.
- Tunggal, Nawa, and Try Harijono. 2014. “Terkena ‘Sihir’ Stasiun Cimahi.” *Kompas*, April 14, 2014.
- Zed, Mestika. 2008. *Metode Penelitian Kepustakaan*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.