

**JALUR KERETA API KARAWANG – PADALARANG,
JALUR PINTAS BATAVIA – BANDUNG**
Karawang – Padalarang Rail Way, The Shortcut Route of Batavia – Bandung

Iwan Hermawan

Balai Arkeologi Jawa Barat

Jalan Raya Cinunuk Km. 17 Cileunyi, Bandung, Indonesia

E-mail: iwan1772@gmail.com

Naskah diterima: 30 November 2021 - Revisi terakhir: 15 Desember 2021
Disetujui terbit: 15 Desember 2021 - Tersedia secara *online*: 17 Desember 2021

Abstract

The Batavia – Bandung rail way is part of the construction of the main rail way on the island of Java which connects the west coast with the east coast of Java. This rail way is also a link between Priangan and Tanjungpriuk port on the north coast of Java, and the port of Cilacap on the south coast of Java. This paper aims to describe the reasons for the construction of the Karawang – Padalarang rail way and the railway facilities built on this route. The method used to answer these problems is descriptive analysis method with a chorological approach. The construction of the Karawang – Padalarang route was an effort to shorten the distance and speed up the journey of Batavia Bandung, even though it had to overcome natural obstacles in the form of mountainous areas with deep and wide valleys and high hills. The condition of the natural environment of the natural environment requires the construction of long and high bridges and tunnels to penetrate the hills.

Keywords: *Railway, Sasaksaat tunnel, Karawang – Padalarang rail way*

Abstrak

Jalur Batavia – Bandung merupakan bagian dari pembangunan jalur kereta api utama di Pulau Jawa yang menghubungkan pesisir barat dengan pesisir timur Pulau Jawa. Jalur ini juga merupakan penghubung Priangan dengan pelabuhan Tanjungpriuk di pesisir utara Jawa, dan pelabuhan Cilacap di pesisir selatan Jawa. Tulisan ini bertujuan untuk menguraikan alasan pembangunan jalur Karawang – Padalarang dan fasilitas perkeretaapian yang dibangun di jalur tersebut. Metode yang digunakan untuk menjawab permasalahan tersebut adalah metode deskriptif analisis dengan pendekatan korologi. Pembangunan jalur Karawang – Padalarang merupakan upaya untuk memperpendek jarak dan mempercepat perjalanan Batavia Bandung walau harus mengatasi hambatan alam berupa kawasan pegunungan dengan lembah yang dalam dan lebar serta perbukitan yang tinggi. Kondisi lingkungan alam tersebut mengharuskan pembangunan jembatan yang panjang dan tinggi serta terowongan untuk menembus bukit.

Kata kunci: jalur kereta api, terowongan Sasaksaat, jalur Karawang – Padalarang

PENDAHULUAN

Keberhasilan Politik Tanam Paksa yang diberlakukan Pemerintah Kolonial Belanda di Jawa pada abad ke-19 ditandai dengan meningkatnya hasil komoditas perkebunan yang laku di pasaran dunia. Meningkatnya hasil pertanian dan perkebunan tersebut tidak diimbangi dengan pengangkutan yang memadai. Pengangkutannya ke pelabuhan dilakukan dengan menggunakan gerobak yang dihela oleh hewan (kerbau, sapi, dan kuda) atau dipikul para pekerja dari pusat-pusat perkebunan dan pertanian ke pelabuhan. Volume yang diangkut terbatas serta waktu tempuh yang lama karena jarak

antara pusat-pusat penghasil komoditas yang berada di pedalaman dengan pelabuhan yang jauh. Kondisi ini berdampak pada banyak komoditas tersebut rusak atau busuk di perjalanan atau di gudang-gudang penampungan karena tidak terangkut.

Guna mempercepat aliran barang dari gudang-gudang penampung ke pelabuhan maka dibangunlah moda transportasi massal yang mampu mengangkut barang dalam jumlah besar serta tepat waktu sampai tujuan, yaitu 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. 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 (Tim Telaga Bakti Nusantara 1997).

Keberhasilan perusahaan kereta api swasta Belanda, N.V. Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM), membangun jalur kereta api Semarang – Solo – Yogyakarta dan jalur Batavia – Buitenzorg mendorong perusahaan kereta api lainnya, termasuk perusahaan kereta api milik negara, *Staatsspoorwegen* (SS), bersaing membangun jalur kereta api terutama di daerah-daerah penghasil komoditas yang laku di pasaran dunia. SS memperoleh konsesi pembangunan dan pengoperasian kereta api Buitenzorg (Bogor) – Bandung – Banjar – Kesugihan. Jalur ini disebut *Westerlijn* (lintas barat). Jalur ini merupakan jalur pegunungan subur dengan hasil perkebunan yang melimpah terutama teh. Tahun 1884, jalur Buitenzorg – Bandung resmi beroperasi dan tahun 1894 jalur ini sudah tersambung dengan jalur Yogyakarta – Cilacap yang juga dibangun SS (Tim Telaga Bakti Nusantara 1997).

Pembangunan jalur kereta api dari Batavia ke Bandung tidak berakhir dengan terhubungnya jalur Buitenzorg – Bandung – Banjar – Kesugihan. Untuk meningkatkan aksesibilitas antara Batavia – Bandung, SS juga membangun jalur Karawang – Padalarang yang merupakan jalur pintas menuju Bandung dari Batavia. Pada jalur ini banyak dibangun jembatan-jembatan panjang dan terowongan. Hal ini disebabkan kondisi lingkungan alam yang berat, yaitu harus melewati lembah yang dalam dan lebar serta perbukitan yang tinggi.

Penyelesaian pembangunan dan penggunaan jalur Karawang – Padalarang untuk umum dilakukan secara bertahap, yaitu ruas Karawang – Purwakarta sepanjang 41 km resmi beroperasi pada 27 Desember 1902 dan ruas Purwakarta – Padalarang sepanjang 56 km resmi beroperasi 2 Mei 1906 (Oegema 1982). Perbedaan waktu peresmian operasional jalur kereta api tersebut terjadi karena pembangunan ruas Purwakarta – Padalarang memakan waktu yang lama akibat kondisi lingkungan alamnya, yaitu berupa

perbukitan sehingga diperlukan penggalian, pengurugan, pembangunan jembatan, termasuk jembatan yang panjangnya lebih dari 150 m, serta terowongan Sasaksaat yang panjangnya mencapai 950 m. Pada jalur ini dibangun stasiun dan perhentian (*halte* dan *stopplaast*), landas putar lokomotif (*roundtable*), dan fasilitas pengisian air lokomotif. Berdasarkan *Officieele Reisingids Der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten op Java en Madoera* 1926, jumlah *halte* dan *stopplaast* pada ruas Karawang – Padalarang adalah 22 (Tabel 1).

Tabel 1. *Halte dan Stopplaast di Jalur Karawang – Padalarang*

No	Nama Stasiun/Perhentian	No	Nama Stasiun/Perhentian
1	Karawang	12	Cilamega
2	Warungbambu	13	Ciganea
3	Klari	14	Bendul
4	Kosambi	15	Plered
5	Dawuan	16	Cisomang
6	Cikampek	17	Cikadongdong
7	Cibungur	18	Rendeh
8	Cibening	19	Maswati
9	Sadang	20	Sasaksaat
10	Pasarjumahat	21	Cilame
11	Purwakarta	22	Padalarang

Sumber: *Officieele Reisingids Der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten op Java en Madoera* 1926.

Keberadaan jalur-jalur kereta api di Pulau Jawa, baik yang masih beroperasi maupun jalur mati atau jalur non-aktif, merupakan bukti hubungan antarwilayah dengan menggunakan moda transportasi massal sudah digagas sejak dahulu. Keberadaan moda angkutan massal kereta api tersebut, tidak terlepas dari efektivitas dan efisiensi dalam pengembangan industri di Nusantara pada masa itu. Kondisi tersebut juga berpengaruh pada pertumbuhan wilayah di sepanjang jalur kereta api, terutama di daerah sekitar stasiun. Hal ini karena faktor pendorong perubahan wilayah adalah lancarnya hubungan antarwilayah (Bintarto 1977) dan wilayah yang dilalui jalur kereta api serta dibangun tempat perhentian merupakan daerah yang strategis karena menjadi ramai oleh aktivitas naik turun penumpang dan barang (Hermawan 2020). Hal ini disebabkan karena salah satu faktor perkembangan wilayah adalah kemudahan akses (Adisasmita 2012).

Berdasarkan uraian tersebut, permasalahan yang dibahas pada tulisan ini berkenaan dengan jalur Karawang – Padalarang, yaitu alasan apa yang mendasari pembangunan jalur Karawang – Padalarang serta fasilitas perkeretaapian apa saja yang dibangun di jalur tersebut. Tulisan ini bertujuan untuk menguraikan alasan pembangunan jalur Karawang – Padalarang dan fasilitas perkeretaapian yang dibangun di jalur tersebut.

METODE

Metode yang digunakan untuk menjawab permasalahan yang diajukan adalah metode deskriptif analitik. Data yang diperoleh dideskripsi selanjutnya dilakukan

analisis dengan mempergunakan pendekatan korologi. Pendekatan korologi merupakan pendekatan komprehensif yang memadukan prinsip-prinsip geografi, yaitu prinsip distribusi, interelasi, dan deskripsi dalam satu pendekatan (Sumaatmadja 1988: 77-86).

Data pada tulisan ini merupakan bagian dari hasil Penelitian Arkeologi secara *Desk Study* tentang Perkeretaapian di Jawa Barat tahun 2020 (Hermawan et al., 2020). Data juga dilengkapi dengan pengamatan lapangan dan studi pustaka yang meliputi literatur, arsip, dan peta. Pengamatan lapangan dilakukan guna memperoleh gambaran lengkap kondisi tinggalan perkeretaapian masa kolonial Belanda di jalur Karawang – Padalarang. Arsip yang digunakan diperoleh dari Kantor Arsip Nasional Republik Indonesia dan Arsip PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jalur kereta api Karawang – Padalarang membentang sepanjang 97 km dari Stasiun Karawang sampai Padalarang. Sekarang merupakan jalur aktif yang dilalui oleh kereta api dari Bandung menuju Jakarta dan sebaliknya. Jalur ini merupakan jalur penghubung dari utara, yaitu jalur Batavia – Karawang dengan jalur Buitenzorg – Bandung. Karakteristik jalur ini adalah jalur datar dan jalur pegunungan. Jalur datar membentang dari Stasiun Karawang sampai Stasiun Purwakarta sepanjang 41 km. Jalur pegunungan membentang dari Stasiun Purwakarta sampai Padalarang sepanjang 56 km. Jalur ini lebih pendek 36 km dibanding jalur Buitenzorg – Bandung yang panjangnya mencapai 140 km. Perjalanan dari Batavia ke Bandung melalui Buitenzorg sampai tahun 1913 tidak dapat dilakukan secara langsung, karena jalur Batavia – Buitenzorg merupakan jalur milik NISM dan Buitenzorg – Bandung milik *Staatsspoorwegen* (SS), sehingga penumpang dari Batavia tujuan Bandung harus berganti kereta di Stasiun Buitenzorg, dari kereta NISM ke kereta SS.

Alasan yang diajukan pemerintah berkenaan dengan pembangunan jalur Karawang – Padalarang, adalah (1) memperpendek jarak dan waktu tempuh antara Batavia – Bandung; (2) daerah yang dilalui oleh jalur Karawang – Purwakarta memiliki potensi ekonomi yang terus berkembang, sehingga akan lebih menguntungkan dibanding jika membangun jalur Batavia – Buitenzorg yang sejajar dengan jalur milik NISM; (3) Pemerintah Kolonial Belanda lebih tertarik mengembangkan jalur Priangan utara dibanding jalur Batavia – Buitenzorg – Bandung karena pertimbangan struktur geografis daerah. Jalur Batavia – Buitenzorg – Bandung merupakan jalur pegunungan yang rawan gempa serta rawan longsor dan pergerseran tanah. Kemiringan lereng di jalur ini lebih tinggi dibanding jalur Karawang – Padalarang, sehingga secara geografis jalur Karawang – Padalarang relatif lebih aman (Reitsma 1920; Mulyana 2017).

Pembangunan jalur Karawang – Bandung merupakan inisiatif Pemerintah Kolonial Belanda untuk membuka jalur lain ke Priangan, selain jalur yang sudah ada yaitu Buitenzorg – Bandung. Pembangunan dan pengoperasian jalur ini dilakukan oleh *Staatsspoorwegen* (SS) setelah memperoleh konsensi di tahun 1900, yaitu melalui Undang-Undang tanggal 29 Desember 1900, *Staatsblad* No. 8 Tahun 1901 (Reitsma 1920). Sebelum membangun jalur Karawang – Padalarang, SS mengambil alih jalur

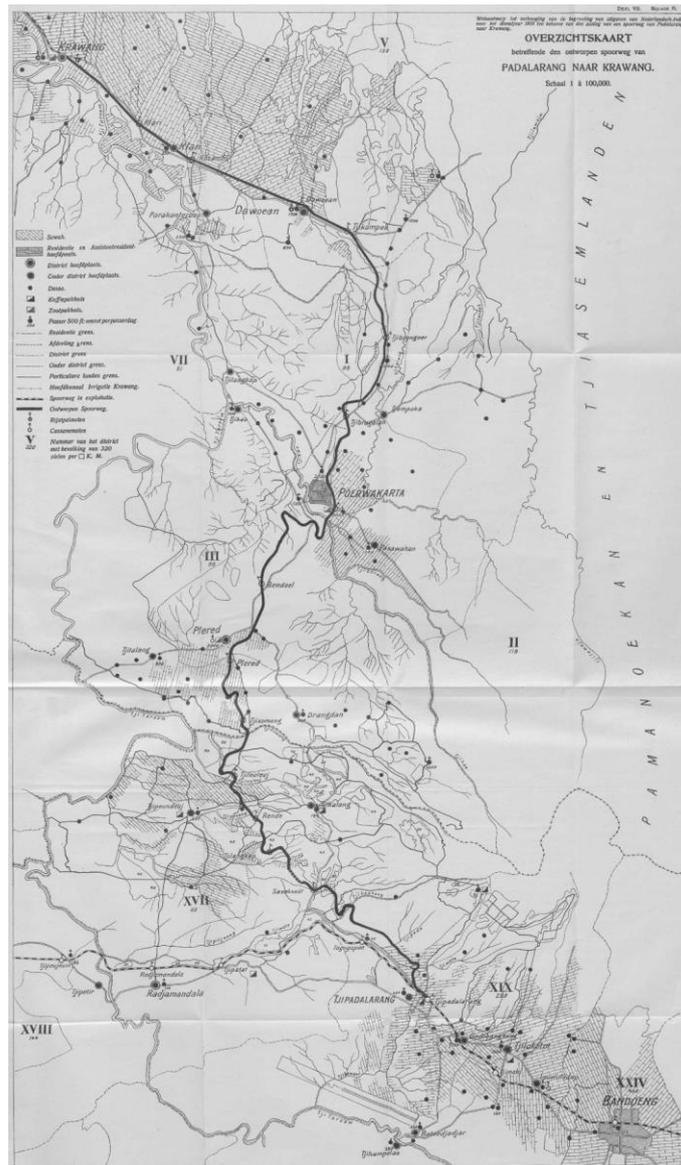
Batavia – Karawang sepanjang 64 km dari BOSM (*Bataviaasche Ooster Spoorweg Maatschappij*) seharga f5000.000,- pada Mei 1898. Tujuan pembelian tersebut untuk mempermudah pembangunan jalur Karawang – Purwakarta, serta menjadikan jalur ke arah Priangan dikuasai oleh perusahaan pemerintah, yaitu SS (Reitsma 1920; Mulyana 2017), sehingga ketika jalur Karawang – Padalarang mulai dibangun, status jalur Batavia – Karawang sudah menjadi milik SS. Kondisi ini memudahkan dalam pengangkutan perlengkapan, peralatan, dan bahan-bahan kebutuhan proyek pembangunan dari Tanjungpriok ke Karawang. Hal ini juga berdampak pada pengoperasian kereta api oleh SS di jalur Batavia – Bandung secara langsung.

Pembangunan jalur Karawang – Padalarang (Gambar 1) dimulai dari Stasiun Karawang yang sebelumnya merupakan stasiun milik BOSM sebagai titik awal dan sebagai titik akhir adalah Stasiun Padalarang untuk selanjutnya bergabung dengan jalur Buitenzorg – Bandung yang dibangun SS. Pada pelaksanaan pembangunan, Karawang ditetapkan sebagai kantor pusat. Gudang dibangun di Karawang guna menyimpan barang dan alat kebutuhan proyek pembangunan, serta dibangun bengkel terutama untuk mengolah bahan-bahan pembuat jembatan dan stasiun. Status bangunan kantor pusat operasi dan fasilitas pergudangan serta bengkel bersifat sementara. Ketika pembangunan ruas Karawang – Purwakarta selesai maka kantor, gudang, dan bengkel beserta semua isinya dipindah ke Purwakarta. Bahan-bahan yang berat seperti rel dan bahan jembatan untuk semua kebutuhan jalur ini didatangkan langsung dari Eropa melalui Pelabuhan Tanjungpriok, Batavia dan selanjutnya dikirim ke Karawang.

Pembangunan rel kereta api jalur Karawang – Padalarang menghadapi problem teknis yang lebih sulit dibanding jalur Buitenzorg – Bandung. Antara Purwakarta-Bandung terdapat beberapa sungai dan jurang yang dalam, sehingga perlu dibangun jembatan yang panjang dan tinggi. Tiga di antaranya merupakan jembatan kereta api terpanjang dan tertinggi di Indonesia yaitu Jembatan Cisomang, Cikubang, serta Cibisoro. Pada jalur ini juga perlu dibangun terowongan di Sasaksaat yang panjangnya mencapai 950 m.

Pemasangan rel untuk ruas Karawang – Purwakarta selesai dilaksanakan pada November 1902. Sebelum dibuka secara resmi dilakukan ujicoba selama 3 hari dengan menggunakan lokomotif dan gerbong. Setelah dianggap layak, pada 27 Desember 1902 jalur Karawang – Purwakarta resmi dibuka untuk angkutan umum.

Pemasangan rel di ruas Purwakarta – Padalarang yang merupakan jalur pegunungan memiliki kesulitan tinggi memerlukan tenaga kerja yang kuat dan terampil. Berkenaan dengan hal tersebut, maka untuk di daerah-daerah yang memiliki kesulitan tinggi pemasangan rel dilakukan oleh pasukan Zeni. Pada 30 Mei hingga 21 Oktober 1904 dikerahkan sebanyak 80 serdadu Zeni di bawah komando 2 orang letnan guna membantu pemasangan rel di daerah Ciganea, Bendul, Plered, Cisomang, dan Cilame. Pasukan zeni tersebut ditempatkan di barak terdekat (Mulyana 2017).



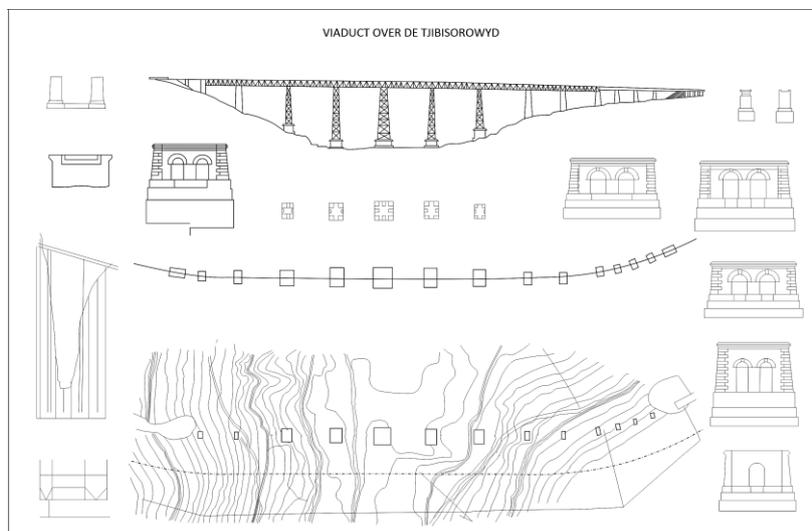
Gambar 1. Peta Jalur Kereta Api Karawang – Purwakarta (Sumber: Reitsma 1928)

Jembatan Panjang dan Terowongan

Jalur Karawang – Padalarang pada ruas Purwakarta – Padalarang sepanjang 56 km merupakan jalur pegunungan, sehingga harus dibangun jembatan untuk menyebrangi lembah yang lebar dan dalam serta terowongan untuk menerobos bukit. Pada jalur ini SS membangun 8 jembatan dan 1 terowongan. Dari 8 jembatan yang dibangun, 3 di antaranya merupakan jembatan yang mencapai lebih dari 100 m. Jembatan tersebut, adalah Cikubang, Cibisoro (Gambar 2), dan Cisomang. Cikubang merupakan jembatan terpanjang (300 m) dan memiliki ketinggian 62 m di atas permukaan tanah (dasar lembah). Akibat kondisi tanah di jalur antara Purwakarta – Padalarang relatif tidak stabil, maka jembatan Cisomang yang difungsikan sekarang merupakan jembatan pengganti ketiga. Jembatan Cisomang pertama yang resmi

beroperasi 1906 memiliki panjang 180 m (Reitsma 1925) dan tinggi 72 m di atas permukaan tanah (dasar lembah) diganti oleh Jembatan baru pada 1932 yang memiliki panjang 230 m dan tinggi mencapai 100 m di atas permukaan tanah (dasar lembah). Jembatan ini difungsikan sampai 2004 karena berpindah ke jembatan Cisomang baru (243 m).

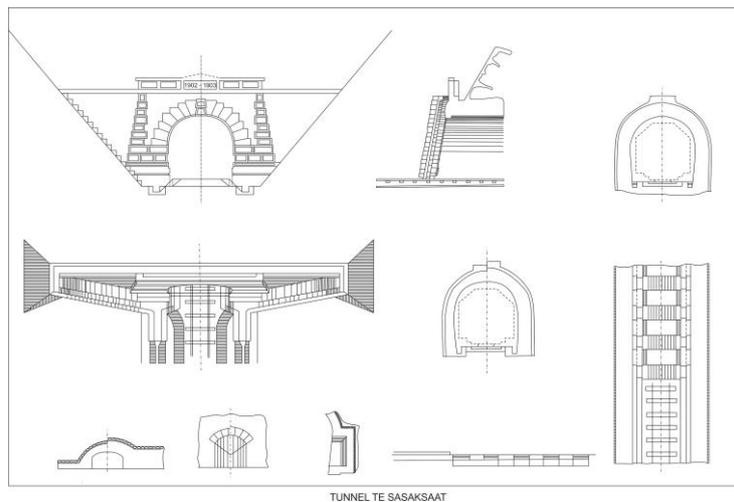
Pembangunan jembatan-jembatan tersebut menggunakan besi yang langsung didatangkan dari Eropa melalui Pelabuhan Tanjungpriok, dan sebagian dikirim melalui pelabuhan Cilacap. Pada proses pembangunan jembatan sempat mengalami kendala berupa keterlambatan pengiriman bahan (besi) dari Eropa yang mencapai 8 bulan (Heritage - Kereta Api Indonesia n.d.). Hal ini berdampak pada waktu penyelesaian yang mundur dan anggaran pembangunan yang membengkak terutama untuk upah pekerja.



Gambar 2. Gambar Teknik Jembatan Cibisoro pada lintas Purwakarta – Padalarang (Sumber: Verzameling ontwerpen en Gegevens voo den aaleg der Staatslijn Padalarang-Kawarang 1901-1906)

Pembangunan terowongan di jalur Karawang – Padalarang pada ruas Purwakarta – Padalarang tidak bisa dihindari. Bukit Cidepong yang berada di antara Stasiun Maswati dan Stasiun Sasaksaat (km 143 – 144) tidak mungkin dipotong untuk pemasangan rel, sehingga harus dibuat terowongan agar jalan rel dapat tersambung ke Padalarang (Gambar 3). Terowongan tersebut saat ini dikenal dengan nama Terowongan Sasaksaat yang memiliki panjang 950 m (Heritage - Kereta Api Indonesia n.d.) terletak di Desa Sumurbandung, Kecamatan Cipatat Kabupaten Bandung Barat. Pembangunan Terowongan dimulai 1902 dan selesai 1903 (Tim Telaga Bakti Nusantara 1997). Pembangunan Terowongan Sasaksaat diserahkan kepada pemborong khusus orang Eropa yang menggunakan teknik teknologi tinggi dari Belgia. Dalam prosesnya, terdapat kendala yaitu lahan yang memiliki kadar air tinggi sehingga air merembes ke terowongan dan beresiko terjadi longsor. Selain itu terdapat batuan cadas pada tanah yang digali. Pengerjaan pembangunan terowongan dilakukan siang – malam yang

dilakukan oleh tenaga kerja mulai dari orang pribumi, Cina dan Eropa. Orang Pribumi dan Cina kebanyakan bekerja sebagai kuli, sedangkan orang Eropa sebagai kepala cabang, mandor pekerja, pemborong dan teknisi. Teknis pembangunan terowongan ini dilakukan dengan cara penggalian secara bersamaan dari sisi utara dan selatan (Mulyana 2006). Proses penggalian tersebut berakhir setelah sisi utara dan selatan tersambung di bagian tengah. Pencahayaan selama pembangunan terowongan dilakukan dengan menggunakan lampu listrik dan sirkulasi udara selama proses pembangunan diatur oleh *blower*. Sumber tenaga lampu dan *blower* yang digunakan adalah dinamo (Mulyana 2017).



Gambar 3. Gambar Teknik Terowongan Sasaksaat pada lintas Purwakarta – Padalarang
(Sumber: Verzameling ontwerpen en Gegevens voon den aaleg der Staatslijn Padalarang-Kawarang 1901-1906)

Kesulitan yang dihadapi dalam pembangunan Terowongan Sasaksaat adalah terdapat lapisan batuan cadas keras di bagian dalam terowongan yang penghancurannya tidak dapat dilakukan dengan menggunakan dinamit maupun mesin bor karena getaran yang ditimbulkan dapat menjadi pemicu terjadinya longsor, sehingga pembongkaran lapisan batuan cadas tersebut dilakukan dengan cara pemboran manual (dilakukan dengan tangan). Penyemenan dan pemasangan lapisan seng pada bagian langit-langit terowongan dilakukan guna menanggulangi rembesan air yang muncul, ketebalan lapisan semen tersebut adalah 0,85 m (Heritage - Kereta Api Indonesia n.d.). Pada dinding terowongan dibuat *sleko* atau ceruk untuk berlindung ketika kereta lewat. Ukuran ceruk lebar dan dalam 2 m., serta tinggi 2,5 m. Jumlah sleko yang dibangun di Terowongan Sasaksaat adalah 35 sleko, 17 di sisi kanan dan 18 di sisi kiri dari arah Bandung menuju Purwakarta.

Landas Putar lokomotif dan Pengisian Air

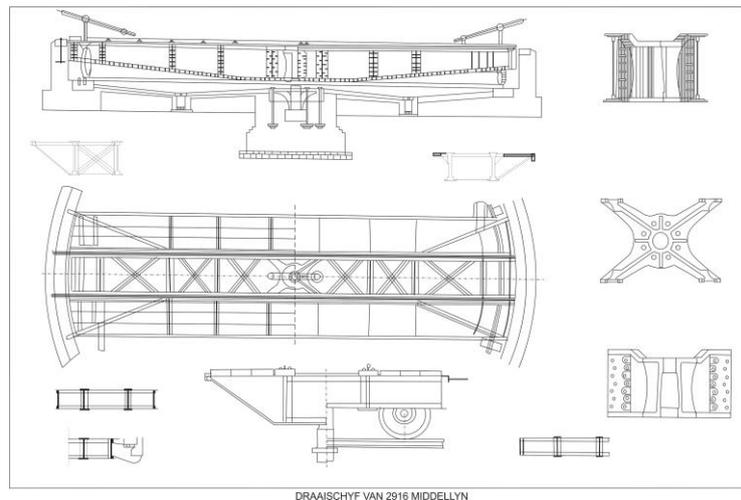
Pada bagian terdahulu diuraikan bahwa jalur Karawang – Padalarang terdiri dari dua tipe, yaitu jalur pedataran pada ruas Batavia – Karawang – Purwakarta, dan jalur pegunungan, yaitu pada ruas Purwakarta – Padalarang. Akibat kondisi tersebut maka

jenis lokomotif yang digunakan juga berbeda, yaitu lokomotif untuk jalur datar dan lokomotif khusus jalur pegunungan.

Pada saat ruas Karawang – Purwakarta selesai dibangun, jalur ini langsung dioperasikan secara resmi untuk penumpang dan barang pada 1902 dan Purwakarta menjadi stasiun akhir perjalanan kereta api relasi Batavia – Purwakarta. Berkenaan dengan pembangunan ruas Purwakarta – Padalarang, kantor pembangunan dialihkan dari Karawang ke Purwakarta sehingga pengiriman bahan, perlengkapan dan alat kebutuhan proyek pembangunan jalur kereta api dilakukan langsung ke gudang dan bengkel di Purwakarta, selanjutnya secara bertahap dikirim ke lokasi proyek dengan menggunakan kereta api. Guna perjalanan kereta api tersebut, maka di Stasiun Purwakarta dibangun landas putar (*roundtable*) lokomotif yang berfungsi untuk memutar arah lokomotif. Landas Putar Lokomotif berupa jembatan kereta api lengkap dengan sepasang rel di atasnya. Landas putar tersebut mempunyai ukuran panjang 20 m yang ditempatkan di atas bidang (kolam) bulat dan dapat digerakan secara memutar karena di tengah bidang jembatan tersebut dipasang roda pemutar (Gambar 4).

Fasilitas perkeretaapian lain yang dibangun adalah pengisian air lokomotif dan bahan bakar. Fasilitas ini penting karena lokomotif yang dioperasikan SS di jalur Batavia – Bandung merupakan lokomotif uap. Fasilitas pengisian air dibangun di Stasiun Purwakarta dan Stasiun Plered. Setelah jalur Karawang – Padalarang aktif maka semua lokomotif tujuan Bandung dan sebaliknya melakukan pengisian air di Stasiun Plered.

Jalur Karawang – Padalarang secara keseluruhan mulai dioperasikan untuk umum pada 2 Mei 1906. Peresmian jalur tersebut menjadikan perjalanan kereta api Batavia – Bandung dilayani secara langsung tanpa perlu berganti kereta di stasiun antara, karena pada rute Batavia – Bandung lewat Purwakarta, SS menjadi operator tunggal. Kondisi ini berbeda dengan sebelumnya dimana penumpang dari Batavia tujuan Bandung atau sebaliknya harus berganti kereta di Stasiun Buitenzorg, karena perjalanan Batavia – Buitenzorg dilayani oleh NISM dan Buitenzorg – Bandung dilayani oleh SS.



Gambar 4. Gambar Teknik *Roundtable* di Jalur Priangan (Sumber: Verzameling ontwerpen en Gegevens voor den aaleg der Staatslijn Padalarang-Kawarang 1901-1906)

Perjalanan kereta api Batavia – Bandung melalui Purwakarta memakan waktu 2 jam 45 menit. Waktu perjalanan ini lebih singkat dibanding rute Batavia – Bandung melalui Buitenzorg yang mencapai lebih dari 6 jam (Suganda 2008). Peningkatan jumlah penumpang dan barang yang diangkut kereta api pada jalur Batavia – Bandung lewat Purwakarta mendorong SS meningkatkan jumlah perjalanan kereta api dari 1 kali perjalanan pulang pergi dalam sehari menjadi 4 kali perjalanan pulang pergi mulai 1 November 1934 yang dikenal dengan nama *Vlugge Vier* (Empat cepat) (Kunto 1984).

Jalur Karawang – Padalarang juga membuka bagi akses pengangkutan komoditas perkebunan dan pertanian dari perkebunan dan daerah pertanian yang tersebar di kaki Gunung Tangkubanparahu dan Gunung Burangrang. Akses tersebut berupa pembangunan stasiun dan gudang komoditas di pusat-pusat perkebunan dan di pusat industri kerajinan rakyat, yaitu Stasiun Cilamega, Ciganea, Bendul, Plered, Cisomang, Cikadongdong, Rendeh, Maswati, Sasaksaat dan Cilame. Pada masa sebelumnya, pengangkutan komoditas perkebunan dan pertanian dari daerah-daerah tersebut dilakukan melalui jalur sungai, yaitu Ci Kao dan Ci Tarum. Demikian pula untuk barang-barang yang dibutuhkan masyarakat di cekungan Bandung diangkut dari pelabuhan dengan perahu menyusuri Ci Tarum dan Ci Kao serta dari Ci Kao barang-barang tersebut diangkut dengan gerobak menuju Bandung.

Pembangunan stasiun di daerah-daerah pedalaman mendorong peningkatan aktivitas di lokasi tersebut, seperti aktivitas pasar mingguan di sekitar stasiun yaitu pasar yang hanya buka di hari-hari tertentu. Kondisi ini mendorong tumbuhnya kawasan permukiman baru di sekitar stasiun yang berada di jalur Karawang – Padalarang, sehingga daerah yang sebelumnya sepi karena sulit dijangkau, menjadi daerah yang ramai karena terdapat stasiun kereta api.

Salah satu tujuan pembangunan jalur Karawang – Padalarang adalah untuk kepentingan pertahanan dan keamanan. Jarak tempuh yang lebih pendek dan waktu tempuh yang lebih cepat memungkinkan pergerakan pasukan militer yang dipusatkan di

Kota Garnisun Cimahi menjadi lebih cepat saat diperlukan, karena jalur ini tersambung dengan jalur utara dan selatan Jawa Barat yang merupakan jalur utama kereta api di Pulau Jawa.

Berdasarkan uraian tersebut, beroperasinya jalur Karawang – Padalarang menjadikan posisi Bandung menjadi strategis karena dapat dijangkau melalui berbagai arah dan hubungan antar kota semakin terjalin. Pada sisi lain, pembukaan jalur Karawang – Padalarang berdampak negatif bagi jalur Batavia – Bandung melalui Buitenzorg, yaitu terjadinya penurunan jumlah penumpang yang transit di Stasiun Buitenzorg akibat banyaknya penumpang tujuan Batavia atau Bandung lebih memilih kereta api langsung rute Batavia – Bandung melalui Purwakarta dibanding harus berganti kereta api di stasiun Buitenzorg. Akibat dari penurunan jumlah penumpang Batavia – Bandung lewat Buitenzorg mendorong NISM selaku pemilik jalur Batavia – Buitenzorg menjual jalur tersebut kepada SS pada 1913.

SIMPULAN

Pembangunan perkeretaapian pada masa Kolonial Belanda tidak terlepas dari kepentingan ekonomi dan kolonisasi wilayah. Jarak yang lebih pendek serta kelandaian jalan yang lebih landai dibanding jalur Buitenzorg – Bandung menjadi salah satu pertimbangan pembangunan jalur Karawang – Padalarang. Jalur ini terdiri dari jalur datar dan jalur pegunungan. Kondisi lingkungan alam yang berat di daerah pegunungan antara Purwakarta – Padalarang mengharuskan pembangunan jembatan panjang dan tinggi, serta terowongan. Berbagai fasilitas perkeretaapian dibangun di sepanjang jalur Karawang – Padalarang. Fasilitas tersebut mencakup jalan, jembatan, terowongan, dan stasiun atau perhentian, serta pengisian air. Meningkatnya jumlah perjalanan kereta api Batavia – Bandung melalui jalur Karawang – Padalarang menunjukkan tingkat aksesibilitas Bandung semakin tinggi. Pengembangan wilayah-wilayah yang dilalui jalur kereta api menjadi bagian penting dari dampak yang ditimbulkan pembangunan jalur kereta api, sehingga kereta api memiliki peran sentral dalam meningkatnya hubungan antarwilayah di Jawa Barat. Pembukaan jalur Karawang – Padalarang juga memberi pengaruh terhadap keberadaan jalur Buitenzorg – Bandung yaitu penurunan jumlah penumpang yang transit di Stasiun Buitenzorg.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Bintarto, H.R. 1977. *Geografi Desa*. Yogyakarta: U.P. Spring.
- Heritage - Kereta Api Indonesia. n.d. “Jembatan Cikubang.” Diakses 25 Oktober 2021a. https://heritage.kai.id/page/Jembatan_Cikubang.
- . n.d. “Terowongan Sasaksaat.” Diakses 25 Desember 2020b. https://heritage.kai.id/page/TEROWONGAN_SASAKSAAT.
- Hermawan, Iwan. 2017. “Laporan Penelitian Arkeologi: Kereta Api jalur Cirebon - Kadipaten, Aksesibilitas Antar Wilayah di Cirebon dan Sekitarnya Pada Awal

- Abad XX.” Bandung.
- . 2018. “Laporan Penelitian Arkeologi: Keterkaitan Antara Transportasi Kereta Api dengan Perkembangan Wilayah Pada Masa Kolonial Di Kabupaten Cirebon dan Indramayu , Jawa Barat.” Bandung.
- . 2019. “Laporan Penelitian Arkeologi: Kereta Api dan tata Ruang Kota Cirebon, Jawa Barat.” Bandung.
- . 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.” Bandung.
- Kunto, Haryoto. 1984. *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe*. Bandung: Granesia.
- 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.
- . 2017. *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- 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*. 1926.
- Reitsma, SA. 1920. *Dienst DER Staatsspoor- EN Tramwegen: MEDEDEELINGEN Administratieve Dienst No. 1, Indische Spoorweg-politiek Deel VII*. Weltevreden: Albrecht & Co.
- . 1925. *Gedenkboek der Staatsspoor-En Tramwegen in Nederlandsch Indie 1875-1925*. Weltevreden: Topografische Inrichting.
- Suganda, Her. 2008. *Jendela Bandung: Pengalaman Bersama Kompas*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.
- Sumaatmadja, Nursid. 1988. *Studi Geografi: Suatu pendekatan dan Analisa Keruangan*. II. Bandung: Alumni.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa.