

# KETERKAITAN JALUR KERETA API BATAVIA – CILACAP DENGAN SISTEM PERTAHANAN HINDIA BELANDA DI PULAU JAWA

## *The Relation between the Railway Routes of Batavia - Cilacap and The Defense System of Dutch Colonial Government in Java Island*

**Iwan Hermawan**

Balai Arkeologi Bandung  
Jalan Raya Cinunuk Km 17 Cileunyi Bandung  
E-mail: iwan1772@yahoo.com

Naskah diterima redaksi: 21 Juli 2014 – Revisi terakhir: 15 Oktober 2014  
Naskah disetujui terbit: 24 Oktober 2014

### ***Abstract***

*The purpose of this paper is to explain the relations between Railway Network with the defense of the Dutch colonial government in Java. Descriptive studies were used for this paper. Data collection was conducted through literature review, maps review, and surveys. The main purpose of the Railway Network construction is for the benefit of transporting crops. In addition, it is also directed to military purposes, as part of a military defense strategy on the island of Java. After Bandung became center of the Dutch defense in Java, the existence of the railway transport modes have strategic value. Its presence supports the mobility of military forces, supplies and equipment for war. For certain conditions and emergency, train was used to evacuate civilians and government to a safe and protected place.*

**Keywords:** *railways, military strategy, mass transit*

### **Abstrak**

Tujuan penulisan ini adalah mengungkapkan keterkaitan antara jaringan jalan kereta api dengan pertahanan pemerintah kolonial Belanda di Pulau Jawa. Pendekatan Deskriptif digunakan pada tulisan ini. Pengumpulan data dilakukan melalui kegiatan studi pustaka, studi peta, dan survei. Analisis data dilakukan dengan menggunakan pendekatan keruangan. Pembangunan jaringan kereta api bertujuan utama untuk memperlancar lalu lintas barang dan jasa. Keberadaannya juga memiliki arti penting dalam sistem pertahanan Pulau Jawa. Kereta api merupakan angkutan massal bagi prajurit dan persenjataan ke medan perang. Pada kondisi darurat, kereta api juga merupakan sarana transportasi untuk mengevakuasi warga sipil dan pemimpin pemerintahan ke tempat pengungsian yang terlindung dan aman.

**Kata kunci:** jalan kereta api, strategi militer, angkutan massal

## **PENDAHULUAN**

Pembangunan jalan raya pos dari Anyer sampai Panarukan yang digagas dan

dilakukan oleh Gubernur Jenderal Herman Willem Daendels ditujukan sebagai upaya memperlancar transportasi dan komunikasi militer Belanda yang dipusatkan di kota-

kota pelabuhan utama, yaitu Batavia, Semarang, dan Surabaya karena mobilitas pasukan sangat diperlukan ketika menghadapi peperangan. Akan tetapi, lancarnya komunikasi dan transportasi militer melalui darat di Pulau Jawa tidak menjadikan pasukan Belanda mampu menahan gerak maju pasukan Inggris. Pada akhirnya Belanda harus mengakui keunggulan pasukan Inggris yang dipimpin oleh Lord Minto pada tanggal 4 Agustus 1811. Kekalahan tersebut mengharuskan Belanda keluar dari Pulau Jawa dan menyerahkan kekuasaannya kepada pihak Inggris (Kunto, 1984: 162; Hermawan, 2011: 150-152).

Kekalahan dari Inggris tersebut terus membayangi pimpinan militer dan sipil di Hindia Belanda. Kondisi tersebut melahirkan gagasan pemindahan pusat militer dari kota-kota pesisir ke pedalaman namun dengan syarat tetap dapat memberikan perlindungan kepada ibukota yang berada di pesisir dari serangan musuh. Gagasan ini memperlihatkan bahwa pemusatan pasukan pertahanan harus ditempatkan jauh dari pantai, terlindung namun mudah dijangkau, dan mampu memberi perlindungan kepada semua wilayah kekuasaan dari serangan pihak lain. Agar gagasan tersebut terwujud, diperlukan pasukan militer yang kuat dan mempunyai tingkat mobilitas yang tinggi. Tingginya mobilitas pasukan hanya bisa dicapai jika sarana transportasi dan komunikasi memadai. Kondisi inilah mendorong pembangunan sarana prasarana transportasi yang ditujukan untuk kepentingan ekonomi sekaligus menjadi penunjang bagi mobilitas militer.

Setelah melalui pertimbangan matang, terutama didasarkan pada aspek geografis dan geostrategis maka pada akhir abad

ke-19 kawasan Dataran Tinggi Bandung dipilih sebagai pusat pertahanan Hindia Belanda, tempat kekuatan pasukan militer dipusatkan. Sebagai langkah awal, pada tahun 1896, pemerintah kolonial Belanda menetapkan Cimahi sebagai garnisun militer Belanda. Langkah berikutnya, adalah memindahkan Departemen Pertahanan (*Departement van Oorlog/DVO*) dari Batavia ke Bandung. Pada awal abad ke-20, persiapan pemindahan pusat militer Hindia Belanda ke Bandung terus dilakukan. Gedung Departemen Pertahanan mulai dibangun di Kota Bandung pada tahun 1908. Pemindahan personil Departemen Pertahanan dilakukan secara bertahap mulai tahun 1916 dan secara resmi menetap pada tahun 1920 (Kunto, 1984: 250-251). Sejak saat itu, Departemen Pertahanan berpusat di Bandung dan Panglima *KNIL* (*Legercommandant Koninklijke Nederlands-Indiisch Leger*) juga berkantor di Bandung.

Berkenaan dengan rencana pemindahan pusat pertahanan ke Bandung, Belanda berupaya melengkapi berbagai fasilitas pendukung, termasuk sarana transportasi yang menghubungkan Bandung. Menjelang pemindahan pusat pertahanan ke Bandung, pemerintah Belanda melalui perusahaan Kereta Api Negara (*Staats Spoorwegen*) pada pertengahan abad ke-19 mulai membangun jaringan jalan kereta api menuju Bandung yang kemudian dilanjutkan ke Cilacap yang merupakan pintu masuk Pulau Jawa di bagian selatan. Pembangunan jaringan jalan kereta api tersebut selain diperuntukkan untuk kepentingan perekonomian, yaitu memperlancar pengangkutan hasil perkebunan, juga dapat berfungsi sebagai sarana transportasi militer. Hal ini sesuai dengan yang dikemukakan oleh

Kartodirdjo bahwa perluasan jaringan jalan kereta api didasarkan bukan hanya pada kepentingan ekonomi semata, melainkan juga menyangkut masalah pasifikasi (penguasaan) daerah yang banyak mengalami pergolakan dan pembukaan daerah-daerah dari isolasi (Latief dkk., 1997: 69).

Sebagai pusat kekuatan militer Hindia Belanda di Nusantara, Bandung menjadi pilihan Gubernur Jenderal Tjarda van Starkenborgh sebagai tempat pengungsian pemerintahan sipil ketika posisi Belanda semakin terdesak oleh bala tentara Jepang. Pindahan pusat pemerintahan sipil dari Batavia ke Bandung dilakukan pada akhir bulan Februari 1942. Pemilihan Bandung sebagai tempat pengungsian tersebut dilakukan atas dasar tingkat keamanan yang lebih baik dibanding kota-kota lainnya di Nusantara. Posisi Bandung yang strategis yaitu tidak jauh dari Batavia, mudah diakses dengan berbagai moda angkutan, dan memiliki jalur kereta api langsung ke Cilacap sebagai pintu gerbang laut selatan merupakan alasan lainnya mengapa Bandung dipilih sebagai tempat pengungsian pemerintahan sipil Hindia Belanda.

Kedudukan Bandung sebagai pusat pemerintahan sipil di pengungsian dan pertahanan militer kolonial Belanda di Nusantara merupakan salah satu alasan penyerbuan Jepang ke Bandung setelah sebelumnya berhasil menduduki Batavia (Suganda, 2008: 108). Pasukan Belanda harus mengakui keunggulan Pasukan Tentara ke-16 bala tentara Jepang yang dipimpin oleh Letnan Jenderal Hitoshi Imamura setelah melalui pertempuran sengit dan memakan korban jiwa yang tidak sedikit. Melalui perjanjian yang berlangsung di Pangkalan Udara Kalijati,

Subang pada tanggal 8 Maret 1942. Belanda akhirnya menyerah tanpa syarat kepada Jepang dan penyerahan kedaulatan dari pemerintah kolonial Belanda kepada pasukan Jepang dilakukan pada tanggal 10 Maret 1942 di Balaikota Bandung.

Berdasarkan uraian tersebut, permasalahan yang diangkat dalam tulisan ini adalah bagaimana keterkaitan antara keberadaan jaringan jalan kereta api, terutama lintas Batavia - Cilacap dengan sistem pertahanan Hindia Belanda di Pulau Jawa. Tujuan dari tulisan ini adalah mengungkap keterkaitan antara sektor transportasi kereta api dengan pertahanan Hindia Belanda di Pulau Jawa.

Sesuai dengan permasalahan yang diajukan dan tujuan yang ingin dicapai, tulisan ini bersifat deskriptif. Pengumpulan data dilakukan melalui kegiatan studi pustaka, studi peta, dan survei. Analisis data dilakukan dengan menggunakan pendekatan keruangan yang dalam pelaksanaannya didasarkan pada prinsip-prinsip geografi, yaitu prinsip penyebaran, interrelasi, dan deskripsi (Sumaatmadja, 1988: 77-78).

Berdasarkan teori bahwa manusia adalah makhluk yang berpikir atau *homo homini lupus* (Aristoteles) maka barang siapa yang tidak berani menyerang lawannya berarti ia akan menjadi mangsa dari lawannya tersebut oleh karena itu, setiap negara berupaya memperkuat dirinya agar dapat mempertahankan diri dari serangan negara lain atau untuk melakukan ekspansi ke negara lain guna memperluas daerah kekuasaannya. Berdasarkan teori organisme, terdapat hubungan ruang satu dengan ruang yang lain sehingga barang siapa memperoleh ruang yang lebih besar berarti memperoleh ruang gerak yang memberikan kemungkinan yang lebih

banyak kepada bangsa yang bersangkutan (Hidayat dan Mardiyono, 1983: 40-41).

Kekuasaan negara di atas bumi ditentukan secara mutlak oleh unsur-unsur geografis, baik daratan maupun lautan sehingga posisi strategis suatu negara akan menjadi sangat penting secara geografis. Kondisi alam dapat menjadi benteng pertahanan bagi suatu negara, sehingga pusat-pusat pertahanan dan pemerintahan banyak dibangun di kawasan yang secara alami terlindung dari serangan musuh.

Strategi merupakan cara mencapai tujuan dengan mengerahkan sarana/sumber daya yang tersedia. Dengan demikian untuk mewujudkan sistem pertahanan negara yang handal ditinjau dari strategi pertahanan darat, laut dan udara tidak terlepas dari unsur-unsur utama strategi yang mencakup cara (*ways*), tujuan (*ends*), dan sarana (*means*). Menurut Mahan, suatu negara dapatlah mempertahankan dirinya bila ia mempunyai Angkatan Laut yang kuat. Kekuatan laut merupakan kekuatan yang vital bagi negara tersebut yang berarti ia mempunyai kekuatan vital untuk menjaga pertumbuhan, kemakmuran, dan keamanan nasional (Hidayat dan Mardiyono, 1983: 59-62; Daljoeni, 1991: 178-179). Teori ini didasarkan bahwa lautan merupakan sarana penghubung satu pulau dengan pulau lain atau satu benua dengan benua lain, sehingga mempunyai posisi sentral dalam transportasi dan komunikasi di dunia.

Pada awal abad ke-19 saat Daendels menginjakkan kaki di Pulau Jawa, laut mempunyai posisi penting bagi transportasi dan komunikasi di Nusantara, termasuk bagi mobilitas militer. Pada masa itu, Inggris merupakan negara yang memiliki angkatan laut paling kuat serta ditakuti musuh, termasuk oleh Angkatan Perang Belanda.

Belanda merasa bahwa kekuatan angkatan perangnya tidak setangguh Angkatan Perang Inggris yang terkenal menguasai lautan. Untuk mengatasi kelemahan tersebut Gubernur Jenderal HW. Daendels berusaha memperkuat pertahanan darat melalui kemudahan komunikasi dan transportasi militer. Hal ini sesuai dengan pendapat Mackinder yang mengungkapkan bahwa keunggulan kekuatan darat yang mampu menguasai pangkalan-pangkalan lautan akan mampu menandingi kekuatan lautan. Selain itu Mackinder juga mengungkapkan bahwa barang siapa menguasai “daerah jantung” yaitu Eropa dan Asia, maka ia akan dapat menguasai “pulau dunia” dan akhirnya dapat menguasai dunia (Hidayat dan Mardiyono, 1983: 69; Daljoeni, 1991: 179-185). Hal ini menunjukkan bahwa baik Mahan maupun Mackinder sepakat pentingnya kecepatan komunikasi dan pergerakan militer sangat penting dalam peperangan (Hidayat dan Mardiyono, 1983:70).

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Pembangunan Jalan Kereta Api**

Sejarah perkereta-apian di Indonesia tidak terlepas dari usaha pemerintah Kolonial Belanda dalam memperlancar transportasi dan komunikasi antar kota. Keberadaannya dapat mendukung keberhasilan politik Sistem Tanam Paksa yang diberlakukan Belanda di Pulau Jawa pada abad ke-19 sehingga jalur jalan kereta api dibangun untuk tujuan pengangkutan hasil perkebunan dari daerah penghasil ke perkotaan atau pelabuhan. Keberadaannya telah mampu mempercepat pertumbuhan kota-kota perkebunan yang berada di pedalaman Pulau Jawa. Selain itu,

pembangunan jalan kereta api juga diarahkan untuk memperlancar mobilitas pasukan militer. Hal ini tercermin dalam salah satu syarat pemberian konsesi pembangunan jalur rel kereta api kepada pihak swasta agar disesuaikan dengan arahan Menteri Urusan Jajahan Hindia Belanda, Fransen van De Putte yang menginginkan agar jalur rel 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 (Latief dkk., 1997: 53).

Pembangunan perkereta-apian di Indonesia diawali dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di Desa Kemijen, Jumat tanggal 17 Juni 1864, oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh *'Naamlooze Venoetschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij'* (NV NISM) yang dipimpin oleh J.P de Bordes dari Kemijen menuju Desa Tanggung (26 km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867. Keberhasilan swasta, NV NISM membangun jalan kereta api antara Kemijen-Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan Kota Semarang - Surakarta (110 km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan Kereta Api di daerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan Kereta Api antara 1864 - 1900 tumbuh dengan pesat. Kalau tahun 1867 baru 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 km (Latief dkk., 1997: 49-74).

Pembangunan perkereta-apian di wilayah Jawa bagian barat walau bukan yang pertama di Nusantara, namun keberadaannya mempunyai nilai strategis bagi pertumbuhan perekonomian kota-kota perkebunan di pedalaman Pulau Jawa. Keberadaan kereta api dapat mempermudah pengangkutan hasil perkebunan dan pertanian ke pelabuhan yang sebelumnya sulit untuk dilakukan. Bandung merupakan salah satu kota di pedalaman yang berkembang pesat setelah dibukanya jalur kereta api Batavia – Bandung pada tahun 1884 dan pada tahun 1894 jalur tersebut sudah terhubung ke Cilacap yang merupakan pelabuhan samudera di selatan Pulau Jawa yang sekaligus menghubungkan dengan jalur kereta api Cilacap-Yogyakarta-Surabaya. Pada masa tersebut, Bandung menjadi kota persinggahan bagi para penumpang dari Batavia yang menuju ke Yogyakarta atau Surabaya, karena di Bandung mereka melakukan alih kereta (*stop over*) (Kunto, 1984: 101).

Pembangunan perkereta-apian di Jawa bagian barat, terutama jalur kereta api Batavia – Bandung – Cilacap, tidak hanya ditujukan untuk kepentingan ekonomi semata, juga dimaksudkan untuk kepentingan pertahanan atau militer. Hal ini tampak pada penetapan Cimahi sebagai kota Garnizun pada tahun 1896 atau dua tahun setelah jalur Batavia – Bandung – Cilacap terhubung, yang disusul dengan pemindahan Departemen Pertahanan ke Bandung pada awal abad ke-20 (Hermawan, 2011: 155).

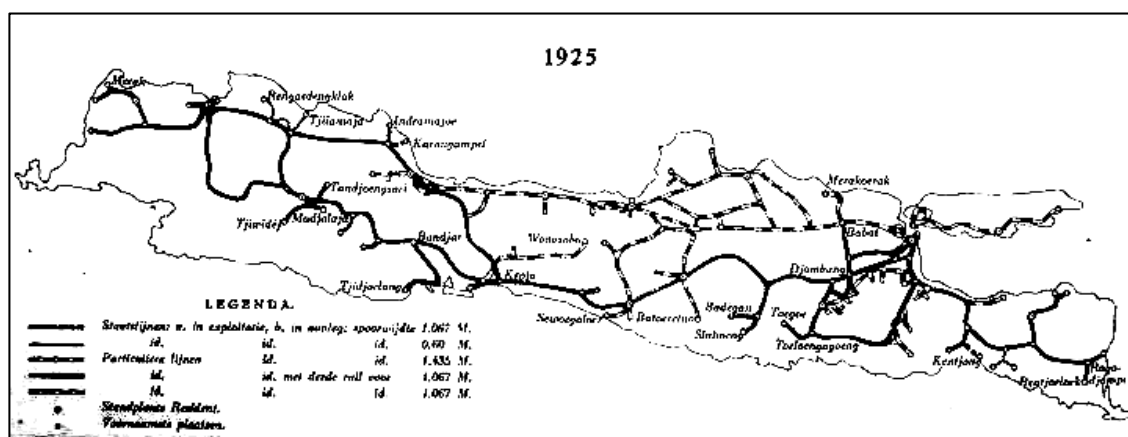
Pembangunan perkereta-apian di wilayah barat Pulau Jawa dimulai dengan dibangunnya jalan kereta api yang menghubungkan Batavia (Jakarta) dengan

Buitenzorg (Bogor) oleh NV NISM, sebuah perusahaan swasta yang mendapat konsesi pembangunan jalan kereta api pada lintas Semarang – Solo –Yogyakarta. Pembangunannya dimulai pada tanggal 15 Oktober 1869 yang ditandai oleh upacara yang dihadiri oleh Gubernur Jenderal P. Myer. Dalam pembangunannya, jalan kereta api Batavia – Buitenzorg dilakukan dalam tiga bagian, yaitu (1) Batavia sepanjang 9.270 m; (2) Mister Cornellis (Jatinegara) sepanjang 20.892 m; (3) Buitenzorg sepanjang 28.344 m. Pembangunan di semua bagian dilakukan secara serentak, namun karena berbagai alasan akhirnya pembangunan jalur tersebut dibangun secara bergelombang dan dibuka untuk umum juga secara bergelombang. Pada tanggal 31 Januari 1883, secara resmi jalur Batavia – Buitenzorg dibuka pemakaiannya untuk umum secara keseluruhan. Pada tahun 1913, secara resmi jalur ini dibeli oleh *Staats Spoorwegen* (Perusahaan Kereta Api milik Pemerintah) dari NV NISM walaupun kesepakatan harga sudah disepakati sejak tahun 1881 dan rencana pembelian sudah muncul pada tahun 1877 saat SS akan membangun jalur rel kereta api

Buitenzorg – Bandung. Dengan beralihnya kepemilikan jalur Batavia – Buitenzorg, maka jalur kereta api Batavia – Bandung sampai Cilacap dikelola oleh *Staats Spoorwegen* (Latief dkk., 1997: 56-75).

Jalan kereta api Batavia – Buitenzorg merupakan merupakan jalur penting bagi pengembangan perkereta-apian di Jawa Barat, karena jalur ini merupakan jalur pembuka yang mengarah ke pedalaman Pulau Jawa. *Staats Spoorwegen* melanjutkan pembangunan jalan kereta api ke Sukabumi dan berlanjut ke Cianjur, terus ke Bandung dan Cicalengka. Pada tahun 1884 Jalan Kereta Api sudah menghubungkan Batavia – Bandung dan untuk pertamakalinya pada tanggal 17 Mei 1884 kota Bandung disinggahi oleh kereta api, sedangkan Stasiun Bandung baru resmi dioperasikan pada tanggal 16 Juni 1884 (Suganda, 2008: 194-195; Kunto, 1984: 97). Pada tanggal 10 September 1884, ruas jalan kereta api Bandung – Cicalengka resmi dibuka (Latief dkk., 1997: 165).

Tidak berhenti di Cicalengka, pembangunan jalan kereta api terus dilakukan oleh *Staats Spoorwegen* ke arah



Gambar 1. Jaringan jalan kereta api di Pulau Jawa tahun 1925. (Sumber: KITLV)

timur, yaitu ke Cilacap di pesisir selatan Pulau Jawa. Pembangunan jalan kereta api Cicalengka – Cilacap dibagi menjadi dua tahap, yaitu didasarkan pada (1) Undang-Undang dalam *Staatsblad* (Lembar Negara) tanggal 24 Desember 1886 nomor 254/1886 untuk ruas jalan kereta api Cicalengka – Warungbandrek dengan lintas cabang ke Garut dan (2) Undang-Undang dalam *Staatsblad* (Lembar Negara) tanggal 31 Desember 1888 nomor 8/1889 untuk ruas jalan kereta api Warungbandrek – Cilacap (Latief dkk., 1997: 165; Katam, 2014: 14). Sepuluh tahun kemudian, tepatnya pada tanggal 1 November 1894 jalan rel kereta api secara resmi menghubungkan kota Bandung dengan kota Cilacap yang merupakan pelabuhan laut di pantai selatan Jawa (Suganda, 2008: 116). Jalur ini sekaligus menghubungkan Batavia – Bandung – Yogyakarta – Surabaya dengan angkutan kereta api (Kunto, 1984: 115-116).

Pada pengerjaan pembangunan jalan kereta api jalur Bogor (*Buitenzorg*) – Sukabumi – Cianjur – Bandung, Perusahaan Kereta Api Negara, *Staat Spoorwagen*, bekerja sama dengan pengusaha perkebunan setempat dalam pelaksanaannya. Hal ini terjadi pada pembangunan jalur Sukabumi – Cianjur, tepatnya di perbukitan Gunung Keneng Desa Cibokor Cianjur yang medannya cukup berat karena harus melubangi bukit untuk dijadikan terowongan. Pembangunan terowongan tersebut disanggupi oleh Van Beckman, pengusaha Perkebunan Teh Cibokor. Kesanggupan tersebut didasarkan pada rasa optimisnya bahwa keberadaan jalur kereta api akan mempermudah pengangkutan hasil perkebunan ke pelabuhan. Pembangunan terowongan Lampegan yang panjangnya sekitar 670 m dengan tinggi 6 m dan lebar

bagian bawah 4 m berlangsung selama tiga tahun, yaitu dari tahun 1879 sampai dengan tahun 1882. Sekitar 200 m ke arah timur dari mulut terowongan Lampegan didirikan stasiun (Halte) (Suganda, 2009: 195, 205). Pembangunan halte ini utamanya diperuntukkan untuk memuat hasil perkebunan Cibokor yang akan diangkut ke gudang-gudang di pelabuhan.



**Gambar 2.** Terowongan Lampegan di Jalur Kereta Api lintas Bogor – Cianjur, dibangun tahun 1879–1882. (Sumber: Dokumen Balai Arkeologi Bandung, 2012)

Selain melalui *Buitenzorg* – Sukabumi – Cianjur, jalan kereta api Batavia – Bandung juga dibangun melalui Cikampek dan Purwakarta. Jalur jalan kereta api ini mempunyai panjang 175 km yang terbagi menjadi jalur datar Batavia – Purwakarta sepanjang 102 km, Jalur Pegunungan Purwakarta – Padalarang sepanjang 56 km dengan kelandaian 16%, serta Jalur Padalarang – Bandung sepanjang 17 km dengan kelandaian 10%. Secara resmi, jalur kereta api Batavia – Bandung lewat Cikampek mulai dibuka pada tanggal 2 Mei 1906, satu bulan setelah diresmikannya *Gemeente Bandung* (Kotapraja Bandung) pada tanggal 1 April 1906. Keberadaan jalur ini sekaligus mempersingkat waktu perjalanan Batavia - Bandung menjadi 2 jam 45 menit yang sebelumnya melalui

Sukabumi – Cianjur mencapai sekitar 6 jam (Kunto, 1984: 101; Suganda, 2008: 200-201). Pada prosesnya, pembangunan jalur rel kereta api Purwakarta-Bandung tidak berjalan dengan mulus, karena pada jalur ini harus dibangun jembatan dan terowongan yang panjang, yaitu Jembatan Cikubang dengan panjang 300 m, Jembatan Cisomang

sepanjang 180 m, serta terowongan di daerah Sasaksaat yang memiliki panjang 950 m (Susatya, 2008: 31).

Selesaiannya pembangunan jalur jalan Kereta Api Batavia – Bandung melalui Cikampek menjadikan aksesibilitas dari dan menuju Bandung semakin terjamin.

**Tabel** Tanggal dibukanya jalur kereta api lintas Batavia – Cilacap

Lintas	Tanggal, Tahun Surat Keputusan & Stbl	Petak Jalan	Jarak (Km)	Tanggal dan Tahun dibuka
Batavia	– UU tgl 20 Juni 1913, Stbl	Batavia – Gambir	9	15 Sept 1917
Bogor	469/1913. Dialihkan dari NIS ke SS pada tgl 1 Nov 1913	Gambir - Jatinegara Jatinegara – Bogor	6 44	16 Juni 1872 31 Jan 1873
Bogor	– Tgl: 6 Juni 1878; Stbl	Bogor – Cicurug	27	5 Okt 1881
Cicalengka	201/1878	Cicurug – Sukabumi Sukabumi – Cianjur Cianjur – Bandung Bandung – Cicalengka	31 39 60 27	21 Maret 1882 10 Mei 1883 17 Mei 1884 10 Sept 1884
Cicalengka	– Tgl. 24 Des 1886, Stbl	Cicalengka –	51	14 Agustus 1889
Warungbandrek dengan lintas Cabang ke Garut	254/1886	Warungbandrek dengan lintas Cabang ke Garut		
Warungbandrek – Cilacap	Tgl. 31 Des 1888, Stbl 8/1889	Cibatu – Tasikmalaya Tasikmalaya – Kasugihan	56 – 118	16 Sept 1893 1 Nov 1894
Batavia	– UU tgl. 9 Juni 1898, Stbl	Batavia – Bekasi	27	31 Mart 1887
Karawang	222/1898 dialihkan dari BCS (Batavia Coster Spoer Mij” ke SS pada tgl 4 Agt 1898	Bekasi – Cikarang Cikarang – Kedunggede Kedunggede – Karawang	17 – 13 – 6	14 Juni 1890 21 Juni 1891 20 Mart 1898
Padalarang	– 29 Des 1900, Stbl 8/1901	Karawang	– 41	27 Des 1902
Karawang		Purwakarta Purwakarta – Padalarang	– 56	2 Mei 1906

**Sumber:** Latief dkk., 1997: 165-168



Waktu tempuh Batavia – Bandung menjadi lebih singkat, yaitu sekitar 2 jam 45 menit yang sebelumnya mencapai 6 jam dengan angkutan kereta api melalui Jalur Sukabumi dan 2 hari lebih dengan mempergunakan kereta kuda melalui Jalan Raya Pos. Kondisi ini menjadikan keberadaan Bandung semakin strategis dari segala sisi kehidupan, termasuk sisi militer karena jika diperlukan maka pasukan militer yang dipusatkan di Bandung dapat dengan cepat membantu pertahanan di Batavia.

Pemindahan pusat pertahanan ke Bandung mendorong pemerintah Hindia Belanda membangun berbagai fasilitas pendukung militer di Kota Bandung. Secara bertahap *Artillerie Constructie Winkel (ACW)* yang didirikan di Surabaya pada tahun 1808 dipindahkan ke Bandung pada tahun 1918; *Projectiel Fabriek (PF)* yang didirikan tahun 1808 di Semarang dipindahkan ke Bandung pada tahun 1923; Instalasi *werkplaats voor Draagbare Wapenen (WDW)* yang didirikan tahun 1845 di Jatinegara dipindah ke Bandung pada tahun 1922; *Pyrotechnische Werkplaats (PW)* yang didirikan pada tahun 1850 di Surabaya dipindahkan ke Bandung pada tahun 1924. Semua instalasi industri pertahanan tersebut dilebur menjadi satu, yaitu *Artillerie Inrichtingen (AI)* yang dibangun di kawasan Kiaracandong Bandung (Kunto, 1984; Suganda, 2008). Untuk memudahkan pengangkutan bahan baku dan hasil produksi industri tersebut, dari Stasiun Kiaracandong dibuat sepur cabang khusus ke *Artillerie Inrichtingen (AI)*/ Industri Pertahanan.

### **Sarana Transportasi dan Pertahanan**

Strategi merupakan cara atau upaya untuk mencapai tujuan dengan

memanfaatkan secara maksimal sarana/prasarana yang tersedia. Melalui konsep strategi tersebut, kekurangan atau kelemahan, bahkan kesulitan bukan alasan untuk tidak tercapainya tujuan, namun semua kekurangan dan kelemahan harus menjadi potensi bagi tercapainya tujuan.

Akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20, teori Geostrategis masih didominasi oleh teori kekuatan lautan yang mengemukakan bahwa lautan merupakan jalan penghubung antara satu benua dengan benua lain yang jaraknya berjauhan sehingga negara yang mampu menguasai lautan, maka dia akan menguasai dunia. Kekalahan dari Inggris pada tahun 1811 mengharuskan Belanda angkat kaki dari Nusantara. Kondisi ini memunculkan rencana untuk memindahkan pusat pertahanan ke tempat yang tersembunyi di pedalaman namun tetap dapat melindungi pusat pemerintahan di Batavia.

Bandung berada di daerah pedalaman dengan kondisi geografis yang ekstrem, yaitu berada di daerah cekungan yang dikelilingi oleh pegunungan tinggi dengan puncak-puncaknya yang tinggi dan lembahnya yang dalam. Kawasan ini merupakan zona depresi antarmontana yang memisahkan pegunungan utara dan pegunungan selatan Pulau Jawa (Bemmelen, 1949: 26). Pada awalnya Bandung dianggap oleh Belanda kurang memiliki nilai strategis jika dibandingkan dengan kota-kota pelabuhan di utara Pulau Jawa. Namun pandangan tersebut mulai berubah ketika Daendels menjabat sebagai Gubernur Jenderal di Hindia Belanda. Dia mulai mempertimbangkan pentingnya posisi Bandung bagi pertahanan Hindia Belanda. Hal ini terlihat dari pembangunan jalan raya pos dari Anyer sampai dengan Panarukan yang rutenya melalui Dataran

Tinggi Bandung walaupun medannya sangat berat.

Uraian tersebut menunjukkan kondisi alam dengan topografi ekstrem yang pada awalnya dianggap sebagai kelemahan karena sulit dijangkau namun justru menjadi faktor pendukung bagi pertahanan karena posisinya yang terlindung dan jauh dari pantai. Berdasarkan teori Aristoteles, bahwa barang siapa yang tidak berani menyerang lawannya, berarti dia akan menjadi mangsa lawannya tersebut (Hidayat dan Mardiyono, 1983: 40). Hal inilah menjadi alasan bagi pemerintah Belanda berupaya memperkuat pasukan militernya di Bandung, yaitu dengan cara memusatkan pasukan militer sekaligus mendekatkan fasilitas pendukung kekuatan militer, yaitu dengan cara memindahkan pabrik senjata dan mesiu yang tersebar di berbagai kota di Pulau Jawa dan memusatkannya dalam satu atap, yaitu *Artilerie Inrichtingen (AI)* yang dibangun di kawasan Kiaracondong Bandung. Selain itu, pembangunan infrastruktur komunikasi dan transportasi guna menjamin kelancaran pengiriman informasi dan pasukan militer juga terus ditingkatkan, serta memanfaatkan berbagai moda transportasi, termasuk moda transportasi kereta api.

Pembangunan jaringan jalan kereta api yang menghubungkan Batavia dengan Cilacap, selain sebagai upaya memperlancar pengangkutan barang dan penumpang, juga dapat dimanfaatkan untuk mengangkut pasukan dan logistik, karena sesuai dengan teori strategi di atas untuk mencapai tujuan segala potensi harus dimanfaatkan, dalam hal ini termasuk pemanfaatan kereta api untuk kepentingan pertahanan. Kondisi ini dapat terlihat dari diambilalinya jalur utama kereta api di Pulau Jawa yang sebelumnya sebagian dikuasai oleh pihak swasta tujuannya tiada lain agar perjalanan

kereta api tidak terputus-putus karena harus berganti kereta sesuai pengelolanya. Hal ini sesuai dengan apa yang diungkapkan oleh Mahan maupun Mackinder, bahwa komunikasi dan pergerakan sangat penting dalam peperangan (Hidayat dan Mardiyono, 1983: 70).

Berdasarkan uraian tersebut di atas, tampak bahwa pemindahan pusat pertahanan Hindia Belanda di Pulau Jawa ke Bandung didasarkan pada posisi geografis dan geostrategis Bandung yang menguntungkan, yaitu dikelilingi oleh pegunungan tinggi dan terjal yang dapat menjadi benteng alam ketika diserang musuh. Kondisi ini diperkuat dengan akses masuk Bandung yang minim mempermudah militer mengawasi gerak maju pasukan musuh yang bergerak masuk menuju Bandung. Pembangunan jaringan jalan kereta api Batavia – Bandung yang hampir sejajar dengan jalan raya yang telah ada (jalan raya pos) menunjukkan bahwa selain diarahkan untuk memudahkan pengangkutan bahan bangunan ketika membangun jalan kereta api juga diarahkan sebagai bentuk efektivitas pertahanan karena dengan keberadaan jalan kereta api yang sejajar dengan jalan raya akan memudahkan pengawasan militer terhadap berbagai pergerakan yang menuju atau keluar Bandung. Pengawasan tersebut dilakukan melalui bangunan-bangunan pertahanan yang sengaja dibangun di daerah perbukitan sekitar Bandung (Hermawan, 2011: 159-160).

## **SIMPULAN**

Sebelum Daendels datang ke Indonesia dan menjadi gubernur jenderal, Bandung hanyalah kampung kecil di tengah belantara tropik Pulau Jawa dan menjadi bawahan

distrik Ujung Brung. Pembangunan jalan raya pos Anyer – Panarukan yang melalui Bandung telah menjadikan kawasan ini strategis dan ideal sebagai pertahanan terakhir jika diserang musuh.

Pembangunan jaringan jalan kereta api yang intensif dilakukan pemerintah kolonial Belanda sejak pertengahan abad ke-19 ditujukan untuk kepentingan ekonomi. Pada perjalanannya, keberadaan sarana transportasi tersebut dikembangkan juga sebagai pendukung sistem pertahanan. Kelancaran komunikasi dan transportasi sangat diperlukan untuk mendukung mobilitas pasukan ketika perang. Keberadaan kereta api juga diharapkan dapat menjadi sarana angkutan pengungsian bagi warga sipil dan pimpinan pemerintahan ke tempat yang relatif lebih aman dan terlindung.

Pembangunan jaringan jalan kereta api Batavia – Bandung pada tahun 1884 selesai dan dilanjutkan hingga mencapai Cilacap, pelabuhan samudera di selatan Jawa. Secara keseluruhan pembangunan jaringan jalan kereta api Batavia-Cilacap selesai pada tahun 1894 dan resmi mulai digunakan untuk angkutan umum pada tanggal 1 November 1894. Tidak lama

berselang, tepatnya tahun 1896 Cimahi ditetapkan sebagai lokasi garnisun militer Belanda. Selanjutnya pada awal dekade abad ke-20, sesuai dengan saran HF Tillema agar pusat pemerintahan dipindah ke Bandung, maka pada tahun 1916 pembangunan Departemen Pertahanan (*Departement van Oorlog/DVO*) mulai dipindah ke Bandung, dan pada tahun 1920 pemindahan tersebut selesai. Keberadaan pusat pertahanan di Bandung, juga diperkuat dengan dipindahkannya pabrik kesenjataaan dan peralatan militer yang sebelumnya tersebar di beberapa kota di Pulau Jawa, yaitu Batavia, Semarang, dan Surabaya ke Bandung yang dinaungi oleh satu Industri Pertahanan, *Artillerie Inrichtingen (AI)*.

Secara geografis dan geostrategis, pembangunan jaringan jalan kereta api mempunyai nilai strategis bagi pertahanan Hindia Belanda di Pulau Jawa, karena pergerakan yang cepat sangat diperlukan oleh pasukan militer apalagi ketika menghadapi peperangan. Keberadaan angkutan massal yang cepat juga merupakan sarana yang diperlukan untuk mengungsikan warga sipil dan pemerintahan ketika posisi semakin terdesak.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bemmelen, R.W.Van. 1949. *The Geology of Indonesia*. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Daljoeni, N. 1991. *Dasar-dasar Geografi Politik*. Bandung: Alumni.
- Hermawan, Iwan. 2010. Nilai Strategis Jalan Daendels Bagi Pertahanan Hindia Belanda di Pulau Jawa: Kajian Geografi Sejarah. Dalam Wanny Rahardjo Wahyudi (Ed.). *Dari Masa Lalu ke Masa Kini: Kajian Budaya Materi, Tradisi, dan Pariwisata*: 107 -118. Bandung: Alqaprint.
- Hermawan, Iwan. 2011. Bandung Sebagai Pusat Pertahanan Hindia Belanda di Awal Abad ke-20. Dalam Ali Akbar (Ed.). *Arkeologi: Peran dan Manfaat Bagi Kemanusiaan*: 150-166. Bandung: Alqaprint.
- Hidayat, Imam dan Mardiyono. 1983. *Geopolitik*. Surabaya: Usaha Nasional.

- Katam, Sudarsono. 2014. *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*. Bandung: Pustaka Jaya.
- Kunto, Haryoto. 1984. *Wajah Bandung Tempo Doeloe*. Bandung: Granesia.
- Kunto, Haryoto. 1986. *Semerbak Bunga di Bandung Raya*. Bandung: Granesia.
- Suganda, Her. 2008. *Jendela Bandung: Pengalaman bersama Kompas*. Jakarta: Penerbit buku Kompas.
- Sumaatmadja, N. 1988. *Studi Geografi, Suatu pendekatan dan Analisa Keruangan*. Bandung: Alumni.
- Susatya, Rahmat. 2008. *Pengaruh Perkeretaapian Di Jawa Barat Pada Masa Kolonial*. ([http://pustaka.unpad.ac.id/wp-content/uploads/2009/12/pengaruh\\_perkereta-apian\\_di\\_jawa\\_barat.pdf](http://pustaka.unpad.ac.id/wp-content/uploads/2009/12/pengaruh_perkereta-apian_di_jawa_barat.pdf) diakses 28-03-2013).
- Latief, Ch. N dkk. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa.