

Stasiun Kereta Api Tempo Dulu: Perkembangan Stasiun Cimahi Masa Kolonial Belanda 1884-1942 | Dellia Gustiani, Ading Kusdiana, Agung Purnama.

Stasiun Kereta Api Tempo Dulu: Perkembangan Stasiun Cimahi Masa Kolonial Belanda 1884-1942

Dellia Gustiani, Ading Kusdiana, Agung Purnama.
Jurusan Sejarah dan Peradaban Islam, Fakultas Adab dan Humaniora,
Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung
Email: delliagustiani245@gmail.com, ading.kusdiana@uinsgd.ac.id,
agungpurnama@uinsgd.ac.id

Abstract

The purpose of this article is to conduct research related to the development of Cimahi station during the Nederland colonial period in the Nederland Indies. At that time, train transportation itself was one of the main transportations that was widely used for various forms of activities. The method used in this study is the historical research method which has four stages, namely heuristics, source criticism, interpretation and historiography. At the beginning of its development, Cimahi itself was planned to be an area with a train stop as a means of transportation, but over time the Nederland Colonial needed a larger means of transportation, therefore the Cimahi stop experienced an upgrade to a third-class station. After this upgrade, in addition to being a means of passenger transportation, Cimahi station was used as a supporting facility for the Military Garrison and the delivery of garden produce.

Keywords: Cimahi, Station, Train

Abstrak

Penulisan artikel ini bertujuan untuk melakukan penelitian terkait perkembangan stasiun Cimahi pada masa kependudukan Belanda di wilayah Hindia Belanda. Transportasi kereta api sendiri pada masa tersebut menjadi salah satu transportasi utama yang banyak digunakan untuk berbagai bentuk kegiatan. Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah yang memiliki empat tahapan yakni heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi. Pada awal pembangunannya Cimahi sendiri direncanakan menjadi sebuah wilayah dengan sebuah halte pemberhentian kereta sebagai sarana transportasinya, namun seiring berjalannya waktu pihak Kolonial Belanda membutuhkan sebuah sarana transportasi yang lebih besar lagi, oleh karena itu halte Cimahi mengalami kenaikan kelas menjadi sebuah stasiun kelas tiga. Pasca kenaikan

ini selain menjadisarana pengangkutan penumpang stasiun Cimahi digunakan sebagai sarana penunjang Garnisun Militer serta pengiriman hasil kebun.

Kata Kunci: Cimahi, Stasiun, Kereta Api

Pendahuluan

Sampai saat ini kereta api masih menjadi sarana transportasi yang penting bagi masyarakat Indonesia, bahkan dengan terus berkembangnya zaman dan majunya bidang teknologi, transportasi kereta api ini selalu mengalami perubahan kepada bentuk yang lebih canggih dengan kualitas yang lebih baik dari sebelumnya.¹ Pada awalnya transportasi kereta api ini merupakan transportasi para bangsawan dan orang-orang kaya di kawasan belahan benua Eropa. Barulah pada akhir abad ke-19 transportasi kereta api ini berkembang menjadi transportasi modern yang diperuntukan kepada kalangan elit saja.² Periode antara akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20 merupakan masa dimana wilayah Priangan sedang mengalami masa perubahan. Perubahan-perubahan ini datang dari berbagai bidang baik dari perekonomian, pendidikan, teknologi dan juga perubahan transportasi. Terkhusus dalam bidang ekonomi dan juga transportasi pada masa ini pihak-pihak kolonial mulai mengikutsertakan masyarakat pribumi dalam perubahan tersebut.

Tahun 1864, merupakan tahun awal dimana pembangunan jalan kereta api ini mulai dibangun. Adapun pembangunan ini dilaksanakan di kawasan Semarang-Yogyakarta-Surakarta. Sejak masa ini, mulai terjadi masa perluasan pembangunan jalur kereta api ke wilayah-wilayah lainnya di Priangan dibawah oleh perusahaan pemerintah yang bernama *Staatsspoorwegen*.³

Pembangunan Buitenzorg-Bandung-Cicalengka merupakan pembangunan jalur kereta api pertama yang terjadi di wilayah Priangan. Pembangunan jalan kereta api ini didasarkan dari permintaan agar ada jalur yang menghubungkan antara wilayah Priangan dan juga Batavia. Wilayah Priangan yang memiliki kondisi alam yang subur, dengan perkebunan yang sangat luas sangat membutuhkan transportasi pendukung agar kegiatan perekonomian antara

¹ Zaenuddin HM, *Asal Usul Benda-Benda di Sekitar Kita Tempo Doeloe*. (Jakarta Selatan: Change Publisher, 2015), hlm. 318.

² Zenuddin HM, *ibid.*, hlm. 316.

³ Imam Subarkah, *Sekitar 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, (Bandung: Yayasan Pusaka, 1992), hlm. 67.

Priangan-Batavia ini berjalan dengan lancar.⁴ Kondisi wilayah yang dikelilingi oleh pegunungan pula menjadi salah satu faktor penghambat dalam pengiriman hasil-hasil perkebunan oleh karena itu pembangunan jalan kereta api sangat memberikan manfaat yang baik pada sektor perkebunan di Priangan.⁵ Adapun pembangunan jaringan kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka ini terjadi dengan berbagai tahapan. Jalur Buitenzorg-Cicurug dibuka pada tahun 1881, Cicurug-Sukabumi dibuka pada tahun 1882, Sukabumi-Cianjur dibuka pada tahun 1883, Cianjur-Bandung dibuka pada tahun 1884 dan Bandung-Cicalengka dibuka pada tahun 1884.⁶ Penelitian ini akan membahas Perkembangan halte Cimahi pada masa kependudukan Belanda di Indonesia. Halte Cimahi ini dibuka pada 17 Mei 1884 sebagai sarana pemberhentian kereta. Pada awal tahun 1900 halte Cimahi ini mengalami masa perubahan menjadi stasiun agar bisa mengangkut penumpang lebih banyak dan juga di latarbelakangi oleh faktor yang pada saat itu wilayah Cimahi terpilih sebagai wilayah baru untuk dijadikan sebuah Garnisun Militer milik Kolonial Belanda. Melalui penelitian ini diharapkan para pembaca dapat memahami tentang perkembangan stasiun Cimahi. Terkhusus penelitian ini dilakukan agar semakin bertambahnya wawasan mengenai peristiwa sejarah yang ada di wilayah Cimahi.

Metode Penelitian

Dalam penelitian mengenai Perkembangan Stasiun Cimahi Masa Kolonial Belanda 1884-1942, penulis disini menggunakan metode penelitian sejarah (historis). Adapun metode penelitian sejarah ini terbagi kedalam empat tahapan meliputi heuristik, kritik sumber, Interpretasi serta historiografi.

Heuristik merupakan tahapan awal dalam metode penelitian sejarah dimana dilakukan tahap pencarian serta pengumpulan sumber yang nantinya akan digunakan pada tahapan selanjutnya. Sumber sejarah ini terbagi kedalam dua jenis yakni sumber primer yaitu sumber yang disampaikan secara langsung oleh saksi mata atau saksi yang melihat maupun mengalami secara langsung peristiwa

⁴ Iman Subarkah, *ibid.*, hlm. 71-72.

⁵ Iman Subarkah, *ibid.*, hlm. 73-75.

⁶ Heritage KAI, *Stasiun Cimahi*, diakses pada 1 November 2023, pukul 20:15, melalui <https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Cimahi>

tersebut, dan sumber sekunder yaitu sumber yang disampaikan oleh orang yang bukan seorang saksi langsung.⁷

Kritik sumber merupakan tahapan dimana akan dilakukannya proses pengujian mengenai kebenaran dan keaslian sumber-sumber yang telah dikumpulkan. Dalam melakukan tahapan kritik sumber ini terbagi kedalam dua cara meliputi kritik ekstren dan kritik intern. Kritik ekstren merupakan tahapan pengujian dari berbagai aspek luar. Biasanya dilakukan dengan melihat tanda tangan, tulisan tangan, cap, kertas, bahasa, dll.⁸ Kritik intern, berbeda dari kritik ekstren pada cara ini pengujian lebih ditekankan pada aspek dalam sumber, hal ini sangat diperlukan untuk mengetahui sumber tersebut bersifat kredibel. Pada acara ini biasanya dilakukan dengan melihat apakah pengarang sumber tersebut bersifat jujur dalam memberikan informasi dan juga dilakukan komparasi serta kolaborasi dengan sumber-sumber lainnya.⁹

Interpretasi merupakan tahap untuk menafsirkan data sehingga pada akhirnya akan didapatkan data yang jelas dan bersifat kredibel. Pada tahap ini akan disajikan mengenai fakta serta faktor hingga terciptanya sebuah peristiwa sejarah tersebut yang bersifat kredibel.¹⁰

Adapun tahapan yang terakhir adalah historiografi yaitu tahapan penulisan sejarah secara logis dan sesuai dengan urutan peristiwa mengenai objek yang diteliti penulis. Di tahapan ini semua yang telah dilakukan pada tahapan-tahapan sebelumnya akan dirangkai menjadi sebuah kesatuan yang masuk akal dan sesuai dengan kebenaran.¹¹

Hasil dan Pembahasan

Stasiun Cimahi terletak di wilayah Kota Cimahi tepatnya berada di Jalan Stasiun No. 1, Kelurahan Baros, Kecamatan Cimahi Tengah. Stasiun ini dibangun pada ketinggian +723 meter diatas permukaan laut, dengan luas bangunan mencapai 4400 meter². Hingga saat ini bangunan stasiun Cimahi ini masih sangat terawat bahkan masih melestarikan bentuk asli dari bentuk bangunan stasiun pada awal berdirinya. Oleh karena hal inilah bangunan stasiun Kota Cimahi

⁷ Lilik Zulaicha, *Metodologi Sejarah*, (Surabaya: UIN Sunan Ampel, 2014), hlm. 17.

⁸ Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah*, (Bandung: CV Pustaka Setia, 2014), hlm. 97.

⁹ Umar Hasan, *Metode Penelitian Sejarah*, terj Muin Umar, (Jakarta: Departemen Agama, 1986), hlm. 91.

¹⁰ Umi Hartati, *Modul Metode Penelitian Sejarah: Interpretasi dan Eksplanasi Sejarah*, (Lampung: Universitas Muhammadiyah Metro, 2023), hlm. 3.

¹¹ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013), hlm. 100.

diresmikan sebagai bangunan cagar budaya oleh WaliKota Cimahi sejak tahun 2022.¹²

Pembangunan stasiun Cimahi ini termasuk kedalam pembangunan jalur kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka dimana pembangunan jalur kereta api ini dilatarbelakangi oleh keinginan bangsa Kolonial terkait jalur penghubung Batavia dengan wilayah Priangan. Jalur penghubung wilayah ini nantinya akan digunakan sebagai jalur transportasi pengangkutan dan pengiriman hasil-hasil kebun dari wilayah Priangan untuk dikirimkan ke wilayah-wilayah lain salah satunya adalah Batavia.

Cimahi merupakan salah satu wilayah di Priangan yang memiliki potensi hasil kebun yang melimpah. Adapun jenis-jenis tanaman yang ditanam di sekitaran Wilayah Cimahi yaitu kopi, teh, sayuran seperti kentang, bunga kol dan masih banyak lagi. Hasil kebun tanaman-tanaman inilah yang memerlukan sarana transportasi yang lebih baik lagi dalam kegiatan pengangkutan dan pengiriman ke wilayah di luar Cimahi. Walaupun pada saat itu kegiatan pengiriman dan pengangkutan telah dilaksanakan menggunakan transportasi kereta kuda, maupun diangkut oleh jasa manusia dengan melewati jalan raya pos maupun jalan setapak lainnya, kegiatan pengiriman menggunakan cara tersebut dinilai kurang efektif karena memiliki keterbatasan baik waktu maupun kapasitas pengangkutan. Atas tujuan-tujuan inilah pemerintah kolonial Belanda memutuskan agar perusahaan kereta api pemerintah atau *Staatsspoorwegen* (SS) membangun jalur kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka untuk menanggulangi masalah tersebut. Atas hal ini hadir lah stasiun Cimahi yang menjadi salah satu sarana keberangkatan dan pemberhentian kereta api pada jalur tersebut.¹³

Adapun pada saat pembangunannya, wilayah Cimahi tidak secara langsung membangun sebuah stasiun namun pada awal pembangunannya wilayah Cimahi ini hanya dibangun sebuah halte kereta api saja. Halte kereta api pada dasarnya sama saja dengan stasiun namun yang membedakan hanyalah kelas dan ukurannya saja. Halte sendiri memiliki kegunaan yang sama dengan stasiun yaitu sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian namun lebih kecil daripada stasiun. Adapun halte Cimahi dibangun oleh pihak SS pada tahun

¹² Surat keputusan WaliKota Cimahi nomor 430/Kep.1692-Disbudparpora/2022 tentang bangunan stasiun kereta api Cimahi sebagai bangunan cagar budaya Kota Cimahi.

¹³ Haryoto Kunto, *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe*, (Bandung: Granesia, 1985), hlm. 83-84.

1883, pembangunanya rampung di tahun 1884 dan mulai beroperasi bertepatan dengan pembukaan jalur kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka pada tanggal 17 Mei 1884.¹⁴

Halte ini merupakan salah satu halte terpenting yang ada di jalur ini, hal ini dikarenakan halte Cimahi merupakan akses transportasi yang berada di lokasi yang strategis. Setelah pembangunan halte Cimahi ini rampung dan mulai beroperasi halte ini tidak hanya digunakan sebagai alat angkut hasil kebun saja namun orang-orang bangsa kolonial pada saat itu banyak menggunakan transportasi kereta api menuju ke wilayah Cimahi untuk berekreasi. Seperti yang telah kita ketahui bahwa daerah Cimahi merupakan daerah dataran tinggi di kawasan Bandung Raya, banyak sekali tempat-tempat rekreasi alam yang menjadi daya tarik para penikmat alam. Banyak orang-orang bangsa kolonial yang menuliskan perjalanannya di wilayah Cimahi ke dalam sebuah buku, mereka memberikan panduan bagi yang ingin melakukan rekreasi alam di wilayah Cimahi seperti mengunjungi curug jompong, air terjun di Cisarua atau yang sekarang lebih dikenal dengan curug pelangi dan tempat-tempat lainnya di wilayah Cimahi. Orang-orang kolonial tersebut menjelaskan pula cara untuk bisa ke tempat tersebut salah satunya adalah dengan menggunakan transportasi kereta api sampai di halte Cimahi kemudian berjalan kaki ke objek-objek wisata tersebut. Berdasarkan hal ini dapat diketahui bahwa dengan adanya halte Cimahi ini sangatlah berdampak baik bagi wilayah Cimahi itu sendiri, sejak saat ini wilayah Cimahi mulai banyak dikenal oleh orang-orang diluar yang mana ini menimbulkan kenaikan pada ekonomi wilayah tersebut.¹⁵

Adapun disisi lain ternyata sejak tahun 1881 pihak Kolonial Belanda telah merencanakan untuk memindahkan pasukan-pasukan militernya dari wilayah pesisir yang mana sudah tidak layak lagi dijadikan sebagai pangkalan militer. Wilayah pesisir tersebut dikategorikan sudah tidak layak untuk ditempati dikarenakan wilayah tersebut sudah berada dalam kondisi yang buruk dan tidak layak sehingga mempengaruhi kondisi kesehatan pasukan militer mereka. Oleh karena permasalahan inilah hadir perencanaan untuk memindahkan pasukan militer beserta markasnya ke wilayah dengan kondisi yang baik yang berada di

¹⁴ Adhy Rhadhyan, *Jadi Cagar Budaya, ini Sejarah Lengkap Stasiun Cimahi*, diakses pada 13 Juli 2024 pukul 09.55 melalui <https://cimahikota.go.id/berita/detail/81966-jadi-cagar-budaya,-ini-sejarah-lengkap-stasiun-cimahi>

¹⁵ S. A. Reitsma en W. H. Hoogland, *Gids Van Bandoeng En Omstreken*, (Bandung: N. V. Mij. Vorkink Bandoeng, 1921), hlm. 44.

kawasan pedalaman dan juga pinggiran. Hingga puncaknya terjadi pada 4 Agustus 1811 terjadi perebutan wilayah Batavia oleh pasukan tentara Inggris yang dipimpin oleh Lord Minto, perebutan ini berjalan sukses dengan tidak adanya perlawanan dari bangsa Kolonial Belanda, hingga wilayah Batavia pun jatuh ke tangan pasukan Inggris. Oleh karena hal inilah pihak Kolonial melancarkan rencana pemindahan pangkalan militer ke wilayah yang lainnya sesuai dengan rencana pada tahun 1881. Setelah melakukan pencarian dan analisis kawasan secara mendalam pihak Kolonial pun setuju untuk memindahkan pangkalan militernya ke wilayah Cimahi hal ini karena wilayah Cimahi berada di posisi strategis di simpang tiga jalur kereta api dan jalan raya pos milik Daendels (De Grote Postweg). Jalur simpang tiga ini lebih dikenal dengan jalur kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka dimana jalur ini menghubungkan wilayah Batavia dan Bandung.¹⁶

Adapun pada bulan September tahun 1896, secara resmi kawasan wilayah Cimahi ini berubah statusnya menjadi sebuah Garnisun Militer. Namun menurut pengakuan Mahmud Mubarak seorang pegiat sejarah yang tergabung kedalam komunitas *Tjimahi Heritage* memaparkan bahwa tidak semua wilayah di Cimahi itu dijadikan sebagai pusat garnisun. Pusat garnisun ini berfokus di kawasan jalan Sriwijaya, Gatot Subroto dan Baros saja.¹⁷

Seiring berjalannya waktu Halte Cimahi sendiri mengalami berbagai perkembangan salah satu yang paling awal adalah peningkatan kelas halte Cimahi menjadi stasiun kelas tiga setara dengan stasiun Bandung dan juga stasiun Cicalengka. Adapun hal yang mendasari perubahan ini berhubungan dengan wilayah Cimahi yang dijadikan sebagai wilayah markas militer Kolonial pada saat itu. Pada tanggal 1 Maret 1903 inilah halte Cimahi mengalami kenaikan kelas menjadi Stasiun kelas tiga dimana sejak tanggal ini pula menandakan dimulainya renovasi besar-besaran pada halte Cimahi. Pada proses renovasi besar-besaran ini yang menjadi target adalah gedung halte Cimahi yang direncanakan akan lebih diperbesar sebagaimana stasiun kelas tiga kebanyakan. Hingga pada bulan Maret tahun 1905 renovasi ini rampung dan diresmikan pada 16 Maret 1905.¹⁸

¹⁶ Zaenuddin HM, *loc.cit.*, hlm. 142.

¹⁷ Whisnu Pradana, *Cimahi yang kental akan nuansa militer sejak zaman Kolonial Belanda*, diakses pada tanggal 17 Juli 2024 pukul 08.07 melalui <https://www.detik.com/jabar/berita/d-6966873/cimahi-yang-kental-akan-nuansa-militer-sejak-zaman-kolonial-belanda>

¹⁸ Surat keputusan WaliKota Cimahi nomor 430/Kep.1692-Disbudparpora/2022 tentang bangunan stasiun kereta api Cimahi sebagai bangunan cagar budaya Kota Cimahi.

Beroperasinya stasiun Cimahi yang baru ini tentunya sangat membawa manfaat bagi kehidupan masyarakat sekitar dan orang-orang Kolonial yang menjadikan Cimahi sebagai markas militer. Stasiun ini sangat menunjang terhadap kegiatan perkebunan yang berada di sekitaran wilayah Cisarua dan juga Lembang. Hasil kebun ini akan menggunakan transportasi kereta api dalam kegiatan pemasaran hasil produksinya. Hasil kebun tersebut akan diangkut menggunakan kereta api yang kemudian akan dikirim ke wilayah Batavia, atau dikirim ke pelabuhan-pelabuhan untuk diimpor keluar maupun dikirim ke pasar-pasar yang berada di sekitaran stasiun.

Tidak hanya berdampak kepada kegiatan perkebunan saja, namun sejak halte Cimahi ini berubah statusnya menjadi sebuah stasiun semakin besar pula keinginan bangsa Kolonial untuk memperbesar garnisun cimahi. Bangsa kolonial lebih leluasa dalam mendatangkan barang dari luar wilayah Cimahi. Barang yang didatangkan tersebut berupa barang-barang penunjang pertahanan militer seperti senjata ataupun berupa bahan baku untuk pembangunan garnisun. Para pasukan militer pula diangkut menggunakan sarana transportasi kereta api, lokasi halte Cimahi yang menjadi salah satu faktor pembangunan garnisun sengaja dibangun di wilayah sekitaran garnisun agar memudahkan akses keluar masuk para pasukan militer ke wilayah Cimahi maupun keluar Cimahi. Pihak Kolonial pula membuat strategi dimana jika terjadi penyerangan oleh musuh sarana stasiun Cimahi ini akan memudahkan akses militer nantinya.

Adapun dalam pengelolaannya baik pada saat masih berstatus halte hingga menjadi sebuah stasiun selain dikelola oleh pihak Kolonial, pihak pribumi pula telah dilibatkan dalam pengelolaan halte dan stasiun ini, walaupun jabatan yang diberikan kepada pribumi pada saat itu adalah jabatan yang terbilang rendah. Pada awal beroperasinya halte Cimahi ini dikelola oleh onderkomis kelas satu. J.P. Goernat merupakan salah satu pengelola halte Cimahi pada saat itu namun kemudian tugasnya dialihkan pada tahun 1888. Untuk masyarakat Pribumi sendiri menempati jabatan-jabatan rendah seperti Oedjoeng yang bertugas menjadi seorang kerani pribumi kelas satu, selain itu ada pula Abdoel dengan tugas sebagai kerani stasiun Cimahi kelas tiga,¹⁹ serta Kartosoediro yang bertugas menjadi kerani di kelas tiga.²⁰ Atas hal ini dapat kita ketahui bahwa sejak masa

¹⁹ Java-Bode: Nieuws, Handels-en Advertentieblad voor Nederlandsch-Indie 19-08-1889, *Belast*, (Batavia: Bruining, No 190), hlm. 5

²⁰ De Avondpost, edisi 31 Juli 1894, No. 2798, *Benoemingen en Besluiten*, (Den Haag, 1894), hlm. 2.

kependudukan kolonial Belanda, masyarakat pribumi pun ikut serta dalam mengelola sarana-sarana yang ada di bumi pribumi walaupun dengan jabatan yang rendah saja pada masa tersebut.

Disisi lain tidak lengkap rasanya jika tidak membahas mengenai tarif untuk menggunakan sarana transportasi kereta api khususnya untuk halte maupun stasiun Cimahi. Diketahui bahwa pada saat stasiun ini masih dalam status halte terdapat sebanyak empat buah kereta api yang berhenti di titik halte Cimahi ini, kereta tersebut adalah kereta dengan jalur Bogor-Cicalengka serta kereta api jalur Cianjur-Cicalengka. Pada masa ini tarif kereta api sendiri ditentukan berdasarkan kelas sosial yang ada pada saat itu yang terdiri dari orang bangsa Eropa yang dikategorikan berada pada kelas 1, Tionghoa dan Arab pada kelas 2, orang campuran dan kaum Pribumi dikategorikan pada kelas 3. Semua kelas sosial tersebut mendapatkan tarif yang berbeda-beda jika menggunakan transportasi kereta api seperti kategori kelas 1 dan 2 yang perlu membayar tarif sebesar 7 gulden dalam sekali perjalanan. Sedangkan untuk kaum campuran dan Pribumi sendiri dikenakan tarif sebesar 2,96 gulden dalam sekali melakukan perjalanan. Beda halnya lagi jika mengirimkan sebuah barang, harga tarif yang perlu dibayarkan adalah sebesar 0,44 gulden setiap 10 kilogram berat barang tersebut.²¹

Adapun setelah mengalami kenaikan kelas menjadi stasiun, stasiun Cimahi sendiri mempunyai total sebanyak 22 kereta api yang berhenti dititik stasiun Cimahi, dengan jalur Cimahi Bandung dengan satu kali pergi pulang, jalur Bandung-Purwakarta dengan satu kali pergi pulang, jalur Bandung-Padalarang dengan tiga kali pergi pulang serta jalur Bandung-Cikampek dengan enam kali pergi pulang. Sejak peningkatan kelas ini dapat dilihat bahwa semakin banyak pula jalur yang melewati Cimahi dengan kuota keberangkatan dan kepulangan yang sudah semakin banyak pula, hal ini dapat disimpulkan bahwa stasiun Cimahi ini terus mengalami perkembangan secara signifikan, tidak hanya sebagai alat transportasi yang digunakan oleh manusia saja namun stasiun Cimahi lebih dari itu karena menjadi salah satu sarana penunjang militer Kolonial Belanda pada saat itu.

Dalam perjalanan sejarahnya, Stasiun Cimahi memiliki peran penting dalam perkembangan transportasi di wilayah Hindia Belanda. Pada awalnya, stasiun ini berada di bawah kendali pemerintah kolonial Belanda, yang

²¹ Heritage KAI, *Wisata Sejarah Militer Cimahi*, diakses pada 1 November 2023, pukul 20:15, melalui <http://kai.heritage.id/Wisata%20Sejarah%20Militer%20Cimahi>

membangun dan mengelolanya sebagai bagian dari upaya untuk memperluas jaringan kereta api guna mendukung mobilitas ekonomi, militer, dan administratif. Namun, situasi ini berubah drastis pada tahun 1942 ketika Jepang mengambil alih kekuasaan di Hindia Belanda setelah berhasil mengalahkan pasukan kolonial Belanda dalam Perang Dunia II.

Tahun 1942 menjadi momen penting yang menandai berakhirnya dominasi Belanda di wilayah tersebut. Setelah menyatakan kekalahan, pemerintah kolonial Belanda menyerahkan seluruh kendali wilayah, termasuk sarana transportasi seperti kereta api, kepada pihak Jepang. Sejak saat itu, pengelolaan Stasiun Cimahi, bersama dengan seluruh jaringan kereta api di Indonesia, beralih ke tangan pemerintah Jepang. Meskipun berada dalam situasi yang penuh dengan tekanan perang dan kondisi ekonomi yang sulit, operasi kereta api tetap berjalan di bawah kendali Jepang.

Simpulan

Kereta api merupakan salah satu moda transportasi yang hingga saat ini masih menjadi bagian penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Selain berfungsi sebagai alat transportasi massal, kereta api juga memiliki nilai sejarah yang sangat panjang dan signifikan. Kehadiran kereta api di Indonesia bermula pada masa penjajahan Hindia Belanda. Saat itu, pembangunan jalur kereta api dilakukan untuk menunjang kebutuhan ekonomi, khususnya dalam pengangkutan hasil bumi dari pedalaman menuju pelabuhan. Pembangunan jalur kereta api pertama di Indonesia dimulai di Jawa Timur, yang menjadi titik awal pengembangan jalur-jalur kereta api lainnya di berbagai wilayah Hindia Belanda.

Salah satu wilayah yang menjadi fokus pengembangan jaringan kereta api pada masa itu adalah Priangan. Pembangunan jalur kereta api pertama di wilayah ini menghubungkan Buitenzorg (sekarang Bogor) dengan Bandung hingga Cicalengka. Jalur ini menjadi salah satu proyek besar dan berperan penting dalam memperkuat konektivitas antardaerah. Namun, pembangunan jalur ini bukanlah pekerjaan yang mudah. Wilayah Priangan terkenal dengan kondisi geografisnya yang kompleks, dikelilingi oleh pegunungan yang curam dan dataran tinggi. Hal ini menyebabkan proses konstruksi menghadapi banyak tantangan, seperti penggalian terowongan, pembangunan jembatan, dan pengaturan jalur di lereng-lereng bukit.

Salah satu titik pemberhentian penting yang dibangun di jalur Buitenzorg-Bandung-Cicalengka adalah Cimahi. Awalnya, fasilitas pemberhentian di Cimahi hanya berupa sebuah halte kecil yang mulai beroperasi pada tahun 1884. Halte ini dirancang untuk melayani kebutuhan transportasi lokal dan mendukung mobilitas masyarakat sekitar. Namun, dengan berkembangnya wilayah Cimahi dan munculnya rencana strategis dari pemerintah kolonial, halte tersebut kemudian direnovasi menjadi stasiun yang lebih besar dan memiliki fungsi yang lebih kompleks.

Perubahan besar terjadi ketika pemerintah kolonial Belanda merencanakan pemindahan pusat Garnisun Militer ke wilayah Cimahi. Rencana ini membawa dampak besar terhadap infrastruktur transportasi di daerah tersebut. Untuk mendukung aktivitas militer dan perkembangan kota Cimahi, halte kecil tersebut direnovasi secara besar-besaran menjadi stasiun kereta api kelas tiga, yang tingkatannya sejajar dengan Stasiun Bandung dan Cicalengka. Renovasi ini tidak hanya meningkatkan kapasitas stasiun, tetapi juga memperkuat peran Cimahi sebagai salah satu pusat strategis di wilayah Priangan.

Dengan pembaruan ini, Stasiun Cimahi menjadi salah satu elemen penting dalam jalur kereta api Priangan. Selain melayani kebutuhan transportasi masyarakat umum, stasiun ini juga menjadi fasilitas pendukung bagi kegiatan militer dan ekonomi di wilayah tersebut. Transformasi ini mencerminkan bagaimana infrastruktur transportasi, khususnya kereta api, tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga menjadi bagian dari perencanaan strategis pembangunan wilayah pada masa kolonial. Hingga kini, sejarah panjang jalur kereta api ini tetap menjadi bukti bagaimana perkembangan transportasi telah memainkan peran penting dalam membentuk dinamika sosial, ekonomi, dan budaya di Indonesia.

Referensi

Adhy Rhadhyan. (2022, November 30). *Jadi Cagar Budaya, Ini Sejarah Lengkap Stasiun Cimahi*. Retrieved from [cimahikota.go.id: https://cimahikota.go.id/berita/detail/81966-jadi-cagar-budaya,-ini-sejarah-lengkap-stasiun-cimahi](https://cimahikota.go.id/berita/detail/81966-jadi-cagar-budaya,-ini-sejarah-lengkap-stasiun-cimahi).

De Avondpost, edisi 31 Juli 1894, No. 2798. (1894). Den Haag.

Stasiun Kereta Api Tempo Dulu: Perkembangan Stasiun Cimahi Masa Kolonial Belanda 1884-1942 | Dellia Gustiani, Ading Kusdiana, Agung Purnama.

Hartati, Umi. (2023). *Modul Metode Penelitian Sejarah: Interpretasi dan Eksplanasi Sejarah*. Lampung: Universitas Muhammadiyah Metro.

Hasan, Umar. (1986). *Metodologi Sejarah, terj Muin Umar*. Jakarta: Departemen Agama.

Java-Bode: Nieuws, Handels-en Advertentieblad voor Nederlandsch-Indie edisi 19-08-1889. (1889). Batavia: Bruining.

Kunto, Haryoto. (1985). *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe*. Bandung: Granesia.

Kuntowijoyo. (2013). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.

Pradana, Whisnu. (2023, Oktober 05). *Cimahi yang Kental Akan Nuansa Militer Sejak Zaman Kolonial Belanda*. Retrieved from detik.com: <https://www.detik.com/jabar/berita/d-6966873/cimahi-yang-kental-akan-nuansa-militer-sejak-zaman-kolonial-belanda>

S. A. Reistma, W. H. Hoogland. (1927). *Gids Van Bandoeng En Omstreken*. Bandung: N. V. Mij Vorkink.

Subarkah, Imam. (1992). *Sekitar 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*. Bandung: Yayasan Pusaka.

Sulasman. (2014). *Metodologi Penelitian Sejarah*. Bandung: CV. Pustaka Setia.

Surat keputusan WaliKota Cimahi nomor 430/Kep.1692-Disbudparpora/2022 tentang bangunan stasiun kereta api Cimahi sebagai bangunan cagar budaya Kota Cimahi.

Wisata Sejarah Militer Cimahi. (n.d.). Retrieved from heritage KAI: <http://kai.heritage.id/Wisata%20Sejarah%20Militer%20Cimahi>

Zenuddin HM. (2014). *Asal Usul Kota-Kota Di Indonesia Tempo Doeloe*. Jakarta: Change Publisher.

Zulaicha, Lilik. (2014). *Metodologi Sejarah*. Surabaya: UIN Sunan Ampel.