

## Melintasi pegunungan, pedataran, hingga rawa-rawa : pembangunan jalan kereta api di Priangan 1878-1924

Agus Mulyana, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=83509&lokasi=lokal>

---

### Abstrak

#### <b>ABSTRAK</b>

Disertasi ini berjudul "Melintasi Pegunungan, Pedataran, Hingga Rawa-Rawa Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan 1878-1924". Spasial yang diteliti adalah Priangan sebagai suatu keresidenan sedangkan periodisasi yang digunakan adalah periode pembangunan jalan kereta api pada awal hingga akhir pembangunan. Masalah utama dalam penelitian ini adalah bagaimana jalan kereta api dibangun? Metodologi yang digunakan adalah pendekatan struktural. Dalam pendekatan struktural sejarah dilihat sebagai proses perubahan yang ditulis secara deskriptif-analitis. Pembangunan jalan kereta api merupakan bagian dari perubahan teknologi transportasi.

Berdasarkan masalah penelitian yang diajukan tersebut ditemukan jawaban-jawabannya yang merupakan temuan dari penelitian ini. Temuan tersebut yaitu pertama, latar belakang pembangunan kereta api di Priangan dilatarbelakangi oleh kepentingan ekonomi dan pertahanan militer. Kedua, seluruh lajur kereta api di Priangan dibangun oleh pemerintah atau Staatsspoorwegen (SS). Banyak pihak swasta yang mengajukan konsesi tetapi mereka tidak mampu melaksanakan pembangunan. Hal ini disebabkan, keterbatasan dana yang dimiliki oleh pihak swasta. Pembangunan jalan kereta api di Priangan membutuhkan dana yang sangat besar karena kondisi geografis Priangan sebagian besar merupakan daerah pegunungan atau dataran tinggi. Ketiga, lajur kereta api yang dibangun meliputi lajur utama dan lajur simpangan. Arah pembangunan lajur utama yaitu dari barat ke timur, sedangkan lajur simpangan banyak yang mengarah ke selatan terutama ke daerah-daerah perkebunan. Keempat, pembangunan jalan kereta api di Priangan banyak melibatkan tenaga kerja. Tenaga kerja yang terlibat meliputi tiga golongan yaitu orang pribumi, Cina dan Eropa. Orang pribumi sebagian besar bekerja sebagai kuli. Katagori kuli yang bekerja pada pembangunan jalan kereta api yaitu kuli wajib, kuli bebas tetap dan kuli bebas tidak tetap atau musiman. Kuli yang terlibat dalam pembangunan jalan kereta api sebagian besar diperoleh dari daerah sekitar lokasi pembangunan. Ada pula kuli yang didatangkan dari daerah lain, manakala di daerah lokasi pembangunan tidak cukup tersedia kuli atau masyarakat sekitar menolak untuk menjadi kuli. Ketertarikan orang pribumi mau menjadi kuli disebabkan oleh pembayaran upahnya lebih besar dibandingkan dengan menjadi kuli pekerjaan lainnya. Selain itu, ada pula orang pribumi yang bekerja selain menjadi kuli. Orang Cina terlibat sebagai pemborong dan ada pula yang menjadi kuli. Hal yang diborongkan kepada orang Cina yaitu pekerjaan pembangunan dan bahan material pembangunan. Orang Eropa bekerja dalam pembangunan jalan kereta api sebagai Insinyur dan pemborong. Barang-barang yang diborongkan kepada orang Eropa sebagian besar merupakan barang-barang berat seperti besi yang didatangkan dari Eropa. Barang dan pekerjaan yang dilelangkan baik kepada orang Cina maupun kepada orang Eropa dilakukan melalui proses pelelangan. Lelang yang dilakukan meliputi lelang terbuka dan lelang gelap. Kelima, pembangunan jalan kereta api di Priangan menghadapi beberapa kesulitan. Kesulitan-kesulitan tersebut disebabkan oleh faktor geografis lokasi

pembangunan dan musim atau cuaca yang berlangsung ketika proses pembangunan. Faktor kesulitan tersebut berpengaruh pula kepada kesulitan pengerahan tenaga kerja.