

## BAB V

### SIMPULAN DAN REKOMENDASI

Pada bab ini akan diuraikan mengenai simpulan dan rekomendasi atas penelitian yang telah dilakukan. Bagian simpulan akan memuat hasil penelitian yang menjawab pertanyaan penelitian pada rumusan masalah. Hasil penelitian ini didapat melalui proses penafsiran yang dilakukan oleh penulis terhadap temuan dan pembahasan mengenai penelitian “Jalan Berliku Perkeretaapian Jalur Cibatu-Garut-Cikajang 1950-1983”. Kemudian bagian rekomendasi akan memuat beberapa poin mengenai saran dari penulis terhadap penggunaan hasil penelitian, baik untuk pengajaran maupun untuk penelitian selanjutnya.

#### 5.1 Simpulan

Pertama, jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang dibangun dengan latar belakang adanya motif ekonomi, yaitu untuk pengangkutan komoditas hasil kebun yang tumbuh subur di tanah Garut yang terisolasi. Pembangunan jalur kereta api ini termasuk bagian dari pembangunan jalur rel kereta api ruas Priangan-Cilacap tahap pertama. Tahap pertama ini meliputi ruas Cicalengka-Warungbandrek dengan percabangan menuju Garut berdasarkan dengan ketentuan Undang-Undang dalam Staatsblad Nomor 254/1886 tanggal 24 Desember 1886. Tiga tahun setelah pembangunannya, jalur Cicalengka-Garut ini dioperasikan pada tanggal 14 Agustus 1889. Potensi alam dan potensi wisata yang dimiliki oleh Kabupaten Garut akhirnya membuat jalur kereta api ini diperpanjang hingga ke Cikajang. Jalur perpanjangan hingga Cikajang ini dioperasikan sejak tanggal 31 Juli 1930. Seluruh pembangunan rel kereta api ini dilakukan oleh *Staatspoorwegen*.

Kedua, pada masa setelah kemerdekaan Indonesia, jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang ini mengalami dinamika berganti-gantinya pengelolaan kereta api dimulai dari Djawatan Kereta Api (DKA), Perusahaan Nasional Kereta Api (PNKA), dan ditutup pada masa dikelola oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Perjalanan kereta api di jalur Cibatu-Garut-Cikajang ini melayani rute yang memiliki 25 pemberhentian yang terdiri atas stasiun dan halte (stasiun yang

ukurannya lebih kecil). Layanan kereta api yang beroperasi di jalur ini adalah kereta api yang diperuntukkan bagi angkutan penumpang dan angkutan barang. Rangkaian kereta api ini ditarik oleh lokomotif uap dan terdiri dari gerbong penumpang, gerbong barang, dan terkadang mengangkut pula gerbong minyak. Lokomotif uap yang digunakan untuk menarik rangkaian di jalur ini adalah lokomotif seri DD52 yang dijuluki sebagai Si Gombar dan CC10 yang sering disebut sebagai Si Kuik. Gerbong penumpang kereta api ini berwarna hijau dengan polesan kuning dan memiliki jendela yang terbuka.

Penumpang yang akan menaiki kereta ini diharuskan untuk membeli tiket terlebih dahulu. Tiket yang akan didapatkan oleh penumpang adalah tiket yang berbentuk tiket Edmondson. Selain itu, terdapat juga dokumen valid berupa Kartu Bukti Diri (KBD) yang dapat digunakan untuk menaiki kereta api di jalur ini. KBD adalah kartu yang dimiliki oleh pegawai kereta api dan keluarganya sehingga mereka memiliki hak istimewa untuk bisa menaiki kereta api secara gratis. Meskipun terdapat aturan tiket bagi para penumpang yang akan menggunakan layanan kereta api, pada kenyataannya banyak penumpang yang bisa menaiki kereta api tanpa menggunakan tiket. Di antara penumpang yang menaiki kereta api tanpa menggunakan tiket adalah pedagang asongan, anak-anak, dan penumpang gelap lain yang memang sengaja tidak membeli tiket. Pada aturannya, penumpang gelap ini akan dikenakan denda dengan harus membayar dua kali lipat harga tiket kepada kondektur. Namun, pada kenyataannya penumpang gelap ini sering “*kucing-kucingan*” dengan kondektur dan lolos dari denda.

Ketiga, aktivitas perkeretaapian di jalur Cibatu-Garut-Cikajang pada tahun 1950-1983 memiliki peran yang penting bagi mobilitas penduduk di sekitarnya. Penumpang kereta api memiliki tujuan mobilitas untuk kepentingan sosial, kepentingan ekonomi, dan kepentingan pendidikan. Masyarakat sering menggunakan kereta api untuk melakukan mobilitas ke wilayah Garut yang merupakan pusat kota. Mobilitas dengan tujuan ke Garut ini biasanya didasari oleh kepentingan ekonomi dan kepentingan pendidikan sebab fasilitas pendidikannya lebih lengkap dibanding di pedesaan. Selain itu, masyarakat juga banyak yang melakukan mobilitas ke daerah pedesaan seperti ke Cikajang untuk kepentingan bertani. Ada juga yang didasari oleh pola kekerabatan seperti berkunjung ke saudara

atau kerabat di tempat tujuan. Penduduk yang melakukan mobilitas penduduk dengan menggunakan kereta api umumnya termasuk ke dalam bentuk mobilitas *commuting* atau olang-alik sebab tujuannya melaksanakan kegiatan aktivitas sehari-hari.

Keempat, perkembangan zaman dan perubahan dalam kebijakan pemerintah, kegiatan mobilitas penduduk mulai beralih menggunakan transportasi angkutan jalan raya. Masyarakat lebih memilih menggunakan angkutan mobil, bus, dan truk karena memiliki keunggulan bisa berhenti *door to door* atau lebih dekat ke tempat tujuan. Sedangkan, kereta api tidak bisa seperti itu sebab memiliki aturan keberangkatan dan pemberhentian di stasiun. Kondisi ini kemudian ditambah dengan kenyataan bahwa pemerintah masif melakukan perbaikan jalan raya. Kondisi-kondisi tersebut mengakibatkan kereta api mulai kalah saing dengan angkutan jalan raya lainnya.

Aktivitas perkeretaapian di jalur Cibatu-Garut-Cikajang mengalami kemunduran karena rusaknya sarana seperti lokomotif uap dan gerbong-gerbong. Kerusakan sarana ini tidak mampu diperbaiki sebab beban perbaikan yang mahal dan langkanya suku cadang, sementara kondisi pengelola perkeretaapian terus merugi. Hal ini mengakibatkan performa sarana perkeretaapian di jalur ini menjadi menurun. Adanya kesulitan pengelolaan kereta api yang terus merugi sehingga beban pemeliharaan sarana transportasi semakin besar akhirnya memunculkan gagasan untuk menutup/menutupkan jalur-jalur lintas cabang.

Pada masa perkeretaapian dikelola oleh PNKA, gagasan penutupan jalur-jalur lintas cabang ini ditindaklanjuti dengan dilakukannya penelitian oleh *Deconsult*. Penelitian ini bertujuan untuk melihat potensi kelayakan finansial dan kelayakan ekonomis dari setiap jalur lintas cabang, termasuk jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang. Hasil penelitian tersebut kemudian dijadikan dasar penyusunan pedoman kebijakan penutupan lintas cabang oleh PJKA. Berdasarkan pedoman tersebut, jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang masuk ke dalam jalur yang tidak memenuhi kelayakan finansial, kelayakan ekonomis, dan tidak memiliki manfaat yang cukup terhadap bidang sosial politik. Atas dasar hal tersebut, maka jalur kereta api ini harus ditutupkan.

Penutupan ini lebih dahulu dialami oleh jalur kereta api Garut-Cikajang pada tahun 1982. Satu tahun setelahnya yaitu tahun 1983, jalur Cibatu-Garut pun turut menyusul ditutupkan. Seluruh aktivitas perkeretaapian di jalur Cibatu-Garut-Cikajang pun berhenti beroperasi. Masyarakat tidak lagi dapat menggunakan kereta api di jalur ini untuk kegiatan mobilitasnya. Meskipun demikian, Stasiun Cibatu masih menjadi stasiun aktif yang melayani perjalanan kereta api untuk perjalanan yang mengarah ke ke jalur kereta api lintas selatan Jawa.

## 5.2 Rekomendasi

Rekomendasi pada bagian ini akan diperuntukkan bagi tiga hal, yaitu bagi materi di perkuliahan, bagi pembelajaran sejarah di sekolah, dan bagi penelitian selanjutnya.

### 1. Bagi Materi di Perkuliahan

Hasil penelitian yang dikaji dalam penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan materi perkuliahan pada Program Studi Ilmu Sejarah atau Pendidikan Sejarah secara umum dan pada Program Studi Pendidikan Sejarah, FPIPS, UPI secara khusus. Kajian pada penelitian yang berjudul “Jalan Berliku Perkeretaapian Jalur Cibatu-Garut-Cikajang 1950-1983” ini menyajikan informasi dan analisis mengenai aktivitas perkeretaapian di jalur Cibatu-Garut-Cikajang pada tahun 1950-1983. Oleh karena itu, penggunaan kajian dari hasil penelitian ini dapat memberikan referensi tambahan dan sumber bacaan berharga mengenai sejarah perkeretaapian Indonesia dan mengenai sejarah transportasi Indonesia pada masa Orde Baru.

### 2. Bagi Pembelajaran di Sekolah

Kajian yang dilakukan dalam penelitian ini dapat berguna sebagai sumber bacaan dan referensi pada mata pelajaran sejarah di tingkat SMA/MA/Sederajat. Penggunaan hasil penelitian ini sebagai sumber bacaan dan referensi dapat diterapkan khususnya pada mata pelajaran Sejarah Indonesia Kelas XII dengan Kompetensi Dasar 3.3 mengenai perkembangan kehidupan bangsa Indonesia pada masa Orde Baru, khususnya mengenai materi sejarah lokal maupun sejarah perkeretaapian di Indonesia.

### 3. Bagi Penelitian Selanjutnya

Jalur kereta api Cibatugarut-Cikajang dari segi historis masih memiliki banyak topik yang dapat diangkat. Pada penelitian ini, penulis kesulitan menemukan sumber primer berupa arsip atau catatan karena terkendala oleh sulitnya akses dan minimnya sumber. Oleh karena itu, penulis berharap peneliti berikutnya yang mengangkat topik mengenai jalur kereta api Cibatugarut-Cikajang bisa lebih banyak melakukan penelusuran dan menemukan sumber primer untuk digunakan sebagai sumber penelitian. Kemudian, jalur kereta api ini banyak dibahas sebagai jalur kereta api yang sangat memiliki potensi wisata dan potensi ekonomi. Salah satu potensi ekonomi tersebut adalah jalur ini digunakan juga sebagai sarana pengangkutan minyak untuk memasok bahan bakar ke pabrik tenun terbesar se-Asia Tenggara pada masa itu, yaitu Pabrik Tenun Garut. Oleh karena itu, penulis memberikan rekomendasi kepada peneliti berikutnya untuk meneliti lebih dalam mengenai peran penting jalur kereta api Cibatugarut-Cikajang sebagai angkutan bahan bakar dan angkutan barang bagi pabrik/perusahaan yang ada di wilayah Kabupaten Garut.