

## **BAB 3**

### **PROSES PEMBANGUNAN JEMBATAN CIRAHONG**

#### **3.1 Pembangunan Jalur Kereta Api di Hindia Belanda**

Rencana pembangunan jalur kereta, awalnya memiliki kaitan dengan kesulitan pengangkutan hasil perkebunan. Pertumbuhan pesat perkebunan di Hindia Belanda menjadi salah satu latar belakang rencana pembangunan jalur kereta api untuk mengangkut hasil perkebunan. Perkembangan pesat perkebunan di Hindia Belanda dimulai dari eksploitasi perkebunan yang dilakukan oleh Pemerintah Kolonial Belanda pada abad ke-19. Pemerintah Kolonial Belanda menerapkan *Cultuurstelsel* yang bertujuan untuk mengeksploitasi perkebunan yang ada di Hindia Belanda agar menghasilkan hasil perkebunan yang dapat dijual di pasar Eropa.

Berkembangnya perkebunan ini memerlukan Infrastruktur yang memadai untuk mendukung pengangkutan hasil panen dari perkebunan yang akan dijual di pasar Eropa. Pembangunan Infrastruktur yang diperlukan seperti jalan, jembatan, dan lain-lain. Infrastruktur terpenting untuk mendukung perkembangan perkebunan adalah sarana transportasi seperti jalan dan alat angkut yang berperan penting dalam pengangkutan hasil perkebunan. Proses distribusi hasil perkebunan ini mengalami banyak hambatan karena jarak yang jauh dari perkebunan ke pelabuhan. Rata-rata perkebunan berlokasi di daerah perbukitan dan pedalaman yang memiliki jarak yang jauh dari pelabuhan<sup>130</sup>.

---

<sup>130</sup> Mulyana, *Op.cit.*, hlm 53.

Akses jalan menambah permasalahan dalam pengangkutan, jalan yang biasa dilewati oleh masyarakat masih belum memadai karena rusak dan sempit menjadikan hambatan tersendiri untuk pengangkutan hasil panen perkebunan. Jalan-jalan pada masa itu masih berupa tanah yang belum diperkeras, maka dari itu ketika musim hujan jalan akan becek sementara ketika musim kemarau tanah akan berdebu. Perawatan dari jalan-jalan ini menjadi tanggung jawab dari masyarakat sekitar jalan tersebut, perawatan ini menjadi salah satu pekerjaan wajib yang dilaksanakan oleh masyarakat sekitar jalan. Pekerjaan wajib ini menjadi beban tambahan untuk masyarakat dimana pada saat itu diterapkan *Cultuurstelsel* dan jalan pun sering rusak karena sering dilewati oleh pedati-pedati yang mengangkut hasil panen perkebunan<sup>131</sup>.

Jalan rusak dan alat pengangkutan hasil panen yang belum memadai pengangkutan hasil panen membutuhkan waktu yang lama. Perkebunan yang kebanyakan berada di dataran tinggi semakin mempersulit pengangkutan hasil panen, hasil panen yang berasal dari perbukitan harus dipikul untuk dibawa ke daerah yang lebih rendah untuk dapat diakses oleh pedati menuju sungai. Selanjutnya hasil panen diangkut menggunakan perahu untuk menuju Pelabuhan. Proses Pengangkutan hasil panen ini menghabiskan waktu sehari-hari bahkan berbulan-bulan hingga sampai ke Pelabuhan.

Proses yang lama dapat menimbulkan resiko yang sangat besar, resiko itu seperti penumpukan hasil panen di gudang-gudang daerah serta pembusukan hasil panen karena terlalu lama tidak diangkut dan diolah. Lamanya proses

---

<sup>131</sup> *Ibid*, hlm 53.

pengangkutan hasil panen diakibatkan oleh jarak yang jauh dan medan yang sulit. Alat angkut pedati yang ditarik oleh hewan memiliki kadar hambatan yang tinggi seperti hewan penariknya terkena sakit atau bahkan mati<sup>132</sup>.

Kesulitan pengangkutan dan penumpukan hasil panen di gudang yang berada di pedalaman ini banyak terjadi di Hindia Belanda dan memperlambat usaha ekspor dari Hindia Belanda menuju ke Eropa. Sekitar tahun 1840 proses pengangkutan hasil panen perkebunan dari Kedu, Solo, dan Yogyakarta terutama kopi yang akan diangkut menuju Semarang mengalami beberapa hambatan seperti yang telah disebutkan diatas. Hambatan ini yang mengakibatkan banyak kapal-kapal kargo menumpuk di Pelabuhan untuk menunggu muatan, selain itu banyak hasil panen yang berjamur dikarenakan terlalu lama tidak diangkut. Pada tahun yang sama terjadi kenaikan harga hewan penarik pedati, harga seekor sapi *f* 30 melonjak menjadi *f* 50 pada tahun 1840. Kenaikan dari harga sapi berpengaruh pada ongkos pengangkutan hasil panen, pada tahun 1833 harga pengangkutan hasil panen dari Kedu ke Semarang *f* 1,36 melonjak naik pada tahun 1840 menjadi *f* 3,30<sup>133</sup>.

Permasalahan pengangkutan hasil panen di Hindia Belanda menjadi perhatian dari kalangan Pemerintah Kolonial Belanda maupun Parlemen di Belanda untuk memecahkan masalah yang terjadi. Petinggi pemerintah dan parlemen mulai membicarakan tentang solusi yang dapat menjadi jalan keluar dari

---

<sup>132</sup> *Ibid*, Hlm 54.

<sup>133</sup> Reistma, *Staatspoor En Tramwegen in Nederlansch Indie 1875-1925, Op.cit.*, hlm 5-6.

masalah yang terjadi. Pembicaraan ini menghasilkan bahwa untuk mengatasi masalah ini adalah perlu dibangunnya jalan kereta api di Hindia Belanda<sup>134</sup>.

Perhatian pemerintah dan parlemen ini menimbulkan banyak usulan tentang pembangunan jalur kereta api baik dari pihak swasta maupun dari pemerintah. Dalam hal ini pihak swasta dan pihak pemerintah memiliki kepentingan yang sama yaitu untuk mempercepat dan mengatasi masalah dalam pengangkutan hasil perkebunan. Pemerintah memiliki kepentingan lain yaitu untuk kepentingan militer dimana dengan adanya jalur kereta api maka transportasi dan penyaluran akomodasi peperangan akan lebih cepat dan efisien<sup>135</sup>.

Menteri Urusan Jajahan J.C. Baud memberikan suatu solusi sebelum dibangun jalur kereta api di Hindia Belanda. J.C. Baud mendatangkan 40 ekor unta dari Tenerife ke Jawa dan keledai yang dibeli dari Brabant dan Gederland. J.C. Baud mendatangkan hewan-hewan ini untuk menarik kereta kecil dengan roda gigi yang akan melewati jalur berupa rel yang dirancang olehnya<sup>136</sup>. Solusi yang diberikan ternyata tidak efektif karena unta dan keledai yang didatangkan tidak berkembangbiak dengan baik di Jawa sehingga semua hewan yang didatangkan mati.

J.C. Baud kembali mengusulkan solusi yaitu pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda. Usulan ini berdasarkan dari usulan yang diberikan oleh Kolonel J.H.R. Van Der Wijck pada 15 Agustus 1840. Van Der Wijck mengusulkan pembangunan jalur kereta api dari Surabaya melewati Solo dan

---

<sup>134</sup> Mulyana, *Op.cit*, Hlm 55.

<sup>135</sup> *Ibid*, Hlm 55.

<sup>136</sup> Reitsma, *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor en Tramwegen*, *Op.cit.*, Hlm 6.

Yogyakarta menuju Batavia serta simpangan-simpangannya. Van Der Wijck mengusulkan jalur ini karena dianggap penting untuk pertahanan militer di Pulau Jawa. Usulan dari Van Der Wijck mendapat dukungan dari kepala bagian pengairan dan pengelolaan J.Tromp beliau juga menghendaki pembangunan jalur kereta api dari Surabaya menuju ke Cilacap<sup>137</sup>.

Usulan dari Van Der Wijck didukung oleh Pemerintah Kerajaan Belanda dengan mengeluarkan *Besluit* nomor 27 tanggal 28 Mei 1842 yang termuat dalam surat kabar negara pada 6 Juni 1842. Berdasarkan *Besluit* ini dapat diartikan bahwa pemerintah akan membangun jalur kereta api dari Semarang melewati Kedu hingga *Vorstenlanden* (Yogyakarta/Surakarta). Pembangunan jalur ini memiliki tujuan untuk meningkatkan efisiensi dari pengangkutan hasil panen perkebunan, jalur ini akan dilewati oleh kereta yang ditarik oleh kerbau dan sapi<sup>138</sup>.

*Besluit* ini tidak dilaksanakan disebabkan kurangnya informasi tentang medan yang akan dihadapi dalam pembangunan jalur Surabaya-Batavia. Informasi yang kurang tentang medan di Pulau Jawa, Menteri J.C. Baud memberikan perintah kepada Letnan Ajudan Zeni G.H. Uhlenbeck untuk melakukan pengukuran dan survei medan untuk pembangunan Jalur kereta api Semarang melewati Kedu menuju *Vorstenlanden*. Pengukuran dan Survei selesai pada tahun 1844. Hasil dari pengukuran dan survei menghasilkan pembangunan Jalur kereta api Semarang-Kedu-*Vorstenlanden* tidak bisa dilaksanakan. Kemungkinan hasil survey Uhlenbeck tidak menyarankan pembangunan jalur kereta api

---

<sup>137</sup> *Ibid*, Hlm 7.

<sup>138</sup> *Ibid*, Hlm 8.

Semarang-*Vorstenlanden* karena medan yang akan dihadapi kebanyakan pegunungan dan juga besarnya biaya yang harus dikeluarkan dalam pembangunan<sup>139</sup>. Rencana pembnagunan jalur Semarang-Kedu-*Vorstenlanden* tidak dapat dilaksanakan, setelah pemerintah gagal merencanakan pembangunan jalur Semarang-Kedu-*Vorstenlanden* banyak pihak swasta yang mengusulkan konsesi pembangunan jalur.

**Tabel 3. 1**  
**Pihak Swasta yang mengusulkan konsesi**  
**pembangunan Jalur Kereta Api**

No	Pihak Swasta	Tahun	Keputusan Pemerintah	Alasan
1.	<i>Dixon en Co</i>	1841	Ditolak	Pemerintah tidak menyetujui Bunga jaminan Bunga 5% dari Perusahaan ini.
2.	<i>Dixon en Co</i>	1845	Ditolak	Pemerintah sudah mendapatkan 2 usulan dari Perusahaan lain.
3.	<i>Dennison en Co</i> dan <i>Jacobson &amp; Enthoven en Co</i>	1845	Ditolak	Pemerintah tidak menyetujui syarat yang diberikan oleh Perusahaan dan Pemerintah ingin memfokuskan diri untuk membangun Benteng-benteng pertahanan.

<sup>139</sup> Mulyana, *Op.cit* Hlm 56. Kemungkinan dari Uhlenbeck tidak menyarankan pembangunan jalur kereta api Semarang-*Vorstenlanden* adalah medan yang akan dihadapi kebanyakan pegunungan dan juga besarnya biaya yang harus dikeluarkan dalam pembangunan

4.	Th. Wilson, G.A Lievendag, dan M.G Tetar van Elven	1845	Ditolak	Pemerintah akan melakukan penelitian terlebih dahulu untuk mendapatkan informasi.
----	--	------	---------	--

Perusahaan *Dixon en Co* yang merupakan perusahaan pengecoran besi yang ada di Amsterdam. Tahun 1841 perusahaan ini mengusulkan untuk mengurus pemasangan jalur kereta api dari Semarang melewati Kedu menuju *Vorstenlanden*. Jalur ini akan berfungsi sebagai jalur pengangkutan hasil panen yang akan dilewati oleh kereta yang ditarik oleh sapi, kerbau, dan kuda. Pengajuan konsesi dari perusahaan *Dixon en Co* menyediakan f 5.000.000 dengan jaminan 5% Bunga kepada pemerintah. Pada 7 Juni 1843 nomor 6 /304, usulan tersebut ditolak atas dasar jaminan Bunga yang diusulkan oleh *Dixon en Co*<sup>140</sup>.

Pada April 1845 perusahaan *Dixon en Co* kembali mengusulkan konsesi pembangunan jalur kereta api tanpa jaminan bunga dari pemerintah, usulan konsesi ini kembali ditolak. Penolakan ini terjadi dikarenakan Departemen Urusan Jajahan sudah menerima dua usulan dari pihak swasta yaitu *Dennison en Co* dan *Jacobson & Enthoven en Co*. Kedua perusahaan ini mengusulkan konsesi pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api. Usulan ini ditolak oleh Menteri Urusan Jajahan berdasarkan pada hasil pengukuran dan survei dari Uhlenbeck. Pertimbangan penolakan dari menteri adalah karena dua perusahaan ini memberikan syarat untuk pemerintah harus menyediakan 5000 pekerja per hari selama pembangunan jalur dan menyediakan kayu untuk pembangunan jalur

---

<sup>140</sup> Reistma, *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor en Tramwegen*, *Op.cit*, Hlm 7.

kereta. Selain itu menteri lebih memfokuskan untuk pembangunan benteng-benteng di Hindia Belanda<sup>141</sup>.

Pada tahun 1845 ada pengusulan konsesi yang lain dari Th. Wilson, G.A Lievendag, dan M.G Tetar van Elven, mereka mengusulkan pembangunan jalur kereta api dari Batavia-Surabaya dengan simpangan ke Buitenzorg dan Anyer. Pada April 1845 L. van Vliet mengusulkan konsesi untuk pembangunan jalur kereta api di Jawa. Usulan konsesi dari pihak swasta semuanya ditolak<sup>142</sup>. Penolakan ini terjadi karena pemerintah kolonial akan melakukan penelitian terlebih dahulu untuk mendapatkan informasi tentang medan yang akan dihadapi saat pembangunan.

Banyaknya usulan konsesi pembangunan jalur kereta api membuat J.J. Rochussen selaku Gubernur Jendral berpendapat bahwa:

1. Pembangunan jalur kereta api di Jawa bermanfaat dan diperlukan
2. J.J. Rochussen menghendaki pembangunan jalur kereta api dibangun oleh pemerintah
3. Dana pembangunan jalur harus dianggarkan diluar dari anggaran pengelolaan negara koloni Hindia Belanda<sup>143</sup>.

J.J. Rochussen tidak menghendaki pembangunan jalur kereta api di Jawa dilakukan oleh pihak swasta. J.J. Rochussen bahkan mengirimkan surat kepada Menteri Urusan Jajahan yang berisi bahwa lebih baik tidak adanya pembangunan jalur kereta api jika bukan pemerintah yang membangun dan

---

<sup>141</sup> A.W. E. Weijerman, *Gechiedkundig Overzicht van Het Onststaan Der Spoor En Tramwegen in Nederlansch-Indie*. Batavia: Javasche Boekhandel & Drukkerij, 1904, hlm 3.

<sup>142</sup> *Ibid*, Hlm 3.

<sup>143</sup> Reistma, *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor en Tramwegen*, *Op.cit*, Hlm 9.

mengoperasikannya<sup>144</sup>. Ia memiliki pendapat seperti ini berlandaskan bahwa jika pembangunan jalur kereta dilakukan oleh pihak swasta tarif akan tinggi dan dapat merugikan masyarakat.

Pada tahun 1846 J.J. Rochussen mengusulkan kepada Pemerintah Belanda pembangunan jalur kereta api dari Batavia menuju Buitenzorg dan Surabaya menuju Ngawi yang akan bersatu di Cilacap dengan jalur simpangan di Madiun dan Kediri. Selain mengusulkan jalur J.J. Rochussen mengusulkan beberapa usulan antara lain:

1. Menolak semua usulan dari pihak swasta
2. Pemerintah harus memiliki sistem perkeretaapian untuk dirancang dan diusulkan
3. Pemerintah harus menyediakan modal *f* 2,5 Milyar untuk pembangunan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg untuk waktu 3 tahun
4. Pemerintah melakukan penelitian terhadap pembangunan jalur Surabaya-Ngawi
5. Menyerahkan pembangunan jalur kepada pemerintah dan menjadikan pembangunan jalur Batavia-Buitenzorg sebagai tolak ukur pembangunan jalur lain di Hindia Belanda<sup>145</sup>.

Menindaklanjuti usulan dari J.J. Rochussen ini pemerintah menugaskan Letnan der Genie Maarschalk untuk membuat rancangan pembangunan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg. Pada 31 Mei 1853 ia melaporkan bahwa pembangunan jalur ini sangat menguntungkan dan menyarankan pembangunan

---

<sup>144</sup> *Ibid*, Hlm 9.

<sup>145</sup> E. Weijerman, *Op.cit*, Hlm 4.

jalur dibangun oleh Kerajaan Belanda dan pemerintah menyewa selama 30 tahun dengan pembayaran 3% dari biaya pembangunan jalur yang telah dikeluarkan oleh kerajaan<sup>146</sup>. Pembangunan jalur kereta api hingga tahun 1851 belum terlaksana oleh pemerintah sehingga terjadi perubahan kebijakan. Hal tersebut menyebabkan rencana pembangunan transportasi kereta api yang awalnya akan dibangun pemerintah diubah dengan memberikan kesempatan swasta untuk mengusulkan konsesi pembangunan jalur kepada pemerintah. Perubahan ini terjadi setelah Gubernur Jenderal Duijmaer van Twist menghendaki campur tangan dari pihak swasta dalam pembangunan transportasi kereta api di Hindia Belanda<sup>147</sup>.

Duijmaer melakukan pembicaraan dengan Menteri Urusan Jajahan dan membuat Kerajaan Belanda mengeluarkan surat keputusan pada 31 Oktober 1852 H 22 (Ind. Stbl. 1853 No.4). Keputusan ini berisi tentang diberikannya kesempatan kepada pihak swasta untuk mengajukan konsesi pembangunan transportasi kereta api di Jawa<sup>148</sup>. Pihak swasta menyambut baik keluarnya surat keputusan tersebut ditandai dengan banyak perusahaan swasta yang mengusulkan konsesi pembangunan jalur kereta api dan sistem pengoperasian perkeretaapian di Hindia Belanda. Pada tahun 1858, enam usulan konsesi dari pihak swasta masuk ke pemerintah yang semuanya ditolak karena tidak ada yang sanggup untuk memenuhi syarat dari pemerintah<sup>149</sup>.

---

<sup>146</sup> *Ibid*, Hlm 5.

<sup>147</sup> *Ibid*, Hlm 5.

<sup>148</sup> Mulyana, *Op.cit*, Hlm 52.

<sup>149</sup> E. Weijerman, *Op.cit*, Hlm 5.

Usulan-usulan pembangunan transportasi kereta api yang berasal dari pihak swasta dan pemerintah ini menimbulkan perbedaan pendapat dalam penentuan siapa yang akan membangun transportasi di Hindia Belanda. Raja Belanda Willem II menugaskan T.J. Stieltjes seorang penasihat Menteri Koloni untuk melakukan penelitian pada tahun 1860, untuk memberikan solusi dari penentuan pihak swasta atau pemerintah yang akan membangun jalur dan pengoperasian kereta api di Hindia Belanda. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui sarana angkutan yang ada dan saran untuk pemecahan permasalahan angkutan yang ada di Jawa<sup>150</sup>.

Berdasarkan hasil penelitian Stieltjes menyarankan untuk pembangunan jalur kereta api dari Ungaran menuju Salatiga. Saran ini berlandaskan pertimbangan dengan adanya jalur kereta api Ungaran-Salatiga dapat menghubungkan pusat-pusat tentara Hindia Belanda yang berada di Semarang, Ungaran, Ambarawa, dan Salatiga. Saran dari Stieltjes ditentang oleh para ahli teknik dan pihak pengusaha perkebunan, mereka menolak dikarenakan jalur yang disarankan oleh Stieltjes akan memakan biaya dan waktu yang lama<sup>151</sup>.

Perdebatan tentang siapa yang akan membangun transportasi kereta api di Hindia Belanda baru terjawab pada tahun 1864. Para ahli teknik yang menolak saran dari Stieltjes membentuk NV NISM (*Naamlooze Venootschap Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij*) dan mengusulkan konsesi pembangunan jalur kereta api dari Semarang menuju ke *Vorstenlanden*<sup>152</sup>.

---

<sup>150</sup> Mulyana, *Loc.cit*, Hlm 59.

<sup>151</sup> *Ibid*, Hlm 59.

<sup>152</sup> Mulyana, *Op.cit*, Hlm 67.

Konsesi yang diusulkan oleh NV NISM disetujui dengan berlandaskan Surat keputusan Gubernur Jendral 28 Agustus 1862 No. 1, Surat keputusan Kerajaan Belanda 10 Maret 1863 No. 1 dan 16 Juni 1863 No. 38, serta disahkan dalam Undang-undang pada 6 Juli 1863 yang berlandaskan pada *Staatblad* No. 110<sup>153</sup>.

Pembangunan jalur kereta api Semarang-*Vorstenlanden* dibangun 17 Juni 1864, pembangunan di mulai dari Desa Kemijen (Semarang) dengan dilaksanakannya upacara yang ditandai dengan pencangkulan tanah pertama oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Baron Sloet van den Beele<sup>154</sup>. Pembangunan jalur kereta api Semarang-*Vorstenlanden* menjadi pembangunan pertama jaringan kereta api di Hindia Belanda, yang menjadi titik awal dari pembangunan jaringan kereta api wilayah lain di Hindia Belanda.

Pembangunan Jalur Semarang-*Vorstenlanden* selesai dibangun pada selesai pada 21 Mei 1873. NISM sebagai perusahaan swasta yang bertanggungjawab dalam pembangunan jalur kereta Semarang-*Vorstenlanden* mengalami berbagai hambatan dan kekurangan anggaran untuk pembangunan jalur sehingga beberapa kali J.P. Bordes sebagai manajer perusahaan menghentikan pekerjaan pembangunan jalur pada tahun 1869 dan 1870. Hambatan yang dialami oleh NISM memaksa pemerintah dan pemegang saham untuk turun tangan agar pekerjaan pembangunan jalur kembali berjalan. Pekerjaan dilanjutkan dan

---

<sup>153</sup> *Nederandsch-Indische Spoorweg Maatschappij, Aantekeeningen, Conssesien En Vergunningen* . S.Gravenhage, 1902, hlm 6.

<sup>154</sup> Mulyana, *Loc.cit*, Hlm 67.

akhirnya selesai tahun 1873, ternyata di fase yang sama juga dibangun jalur kereta api Buitenzorg-Batavia juga selesai dibangun<sup>155</sup>.

### 3.2 Pembangunan Jalur Kereta api di Priangan

Pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda terus dibangun di berbagai wilayah setelah selesainya pembangunan jalur Semarang-*Vorstenlanden* dan Buitenzorg-Batavia. Pembangunan transportasi kereta api terus dilanjutkan di berbagai daerah termasuk di Priangan. Pembangunan transportasi kereta api di Priangan ini menghubungkan Buitenzorg-Cilacap beserta jalur simpangannya.

Pembangunan jalur kereta api di Priangan terbagi dalam 2 jalur yaitu jalur utama dan jalur simpangan, jalur utama membentang dari barat hingga timur priangan melewati kabupaten-kabupaten yang ada di Priangan. Pembangunan jalur ini melewati Sukabumi, Cianjur, Bandung, Garut, Tasikmalaya, dan Ciamis. Pembangunan jalur utama dibagi dalam beberapa tahapan yaitu Buitenzorg-Bandung-Cicalengka, Cicalengka-Garut, Warung Bandrek-Cilacap, dan Padalarang-Karawang<sup>156</sup>.

Pembangunan transportasi kereta api di Priangan dimulai dari pembangunan jalur kereta api dari Buitenzorg-Bandung-Cicalengka oleh *Staatsspoorwegen* (S.S) tahun 1878-1884. Jalur ini dibangun oleh pemerintah untuk menghubungkan Batavia dengan Priangan yang merupakan wilayah penting dalam perekonomian di Hindia Belanda. Priangan merupakan wilayah eksploitasi perkebunan yang menguntungkan bagi pemerintah kolonial, akan tetapi letak geografis yang berada di pedalaman membuat pengangkutan hasil panen mengalami banyak hambatan.

---

<sup>155</sup> S.A Reistma. *Staatsspoor En Tramwegen in Nederlandsch Indië 1875-1925*, *Op.cit.*, Hlm 13.

<sup>156</sup> Mulyana, *Op.cit*, Hlm 72.

Perkembangan perkebunan di Priangan sangatlah pesat pada era Pemerintahan Kolonial Belanda, perkembangan pesat terlihat saat diterapkannya *Agrarische wet* 1870 yang menandakan kemenangan kaum liberal di Parlemen Belanda. Ciri utama dari penerapan aturan ini adalah masuknya pengusaha swasta untuk menanamkan modal dan membuka perkebunan di Hindia Belanda<sup>157</sup>.

Pembangunan jalur kereta api dari Buitenzorg-Bandung-Cicalengka diawali dengan upaya pemerintah untuk mengambil alih jalur kereta api Batavia-Buitenzorg. Pengambilalihan jalur ini memiliki tujuan untuk menghubungkan Batavia-Priangan secara langsung untuk mengefisiensikan pengangkutan hasil panen dari Priangan ke Pelabuhan Tanjung Priok. Usulan untuk pengambilalihan jalur Batavia-Buitenzorg baru dibahas di Parlemen Belanda pada tahun 1877 dan 1881. Pengambilalihan jalur Batavia-Buitenzorg pada tahun 1877 dan 1881 dibahas di Parlemen dengan pendapat pemerintah, jika Jalur kereta api Batavia-Buitenzorg masih menjadi milik NISM akan menimbulkan kerugian karena pengangkutan hasil panen dari Priangan akan mengalami perpindahan kereta dari kereta SS ke kereta NISM<sup>158</sup>.

Pengambilalihan Jalur Batavia-Buitenzorg tidak terealisasi sampai pembangunan jalur Buitenzorg-Bandung-Cicalengka terlaksana. Pengambilalihan Jalur kereta api Batavia-Buitenzorg menemukan titik terang setelah perdebatan panjang pada tahun 1910 menghasilkan bahwa :

---

<sup>157</sup> *Ibid*, Hlm 72-73.

<sup>158</sup> M.H. Damme, *De Overneming Der Lijn Batavia-Buitenzorg van Nederlansch-Indische Spoorwegmaatschappij Door Den Staat*. Wiesbaden: Buchdruckerei von K.SCHWAB, 1910, hlm 2.

1. Kondisi perkeretaapian di Batavia sangat memprihatinkan dan memerlukan perbaikan, kondisi ini sulit untuk diatasi oleh NISM karena pendapatan dari Jalur ini sangat minim sehingga solusi terbaik adalah menerima usulan dari pemerintah mengambil alih jalur.
2. Pengambilalihan jalur akan sangat menguntungkan secara finansial dan meningkatkan efisiensi pengangkutan hasil panen dari Priangan dan wilayah lainnya untuk mencapai Pelabuhan Tanjung Priok<sup>159</sup>.

Keputusan dari Parlemen ini memberikan kesempatan kepada pemerintah untuk menyelesaikan pengambilalihan jalur hingga tahun 1913. NISM memberikan penawaran harga pada tahun 1910 sebesar *f* 11.000.000, akan tetapi pemerintah berhasil melakukan penawaran dan kesepakatan antara kedua pihak harga pengambilalihan jalur menjadi *f* 10.600.000<sup>160</sup>. Pada tahun 1878 dimana pemerintah sedang berusaha untuk mengambilalih jalur Batvia-Buitenzorg, pemetaan untuk pembangunan jalur kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka dilakukan. Pengukuran dan pemetaan dilaksanakan oleh SS dibawah pengawasan dari para mandor Eropa, Cina dan Pribumi<sup>161</sup>.

Pengukuran dan pemetaan jalur kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka dilakukan dalam 3 tahun pada tahun 1878, 1880, dan 1881. Pengukuran ini menghasilkan bahwa pembangunan jalur akan dibangun dalam 5 seksi jaraknya mencapai 183.364 meter. 5 seksi tersebut adalah<sup>162</sup> :

1. Bogor-Parungkuda sepanjang 33.863 meter

---

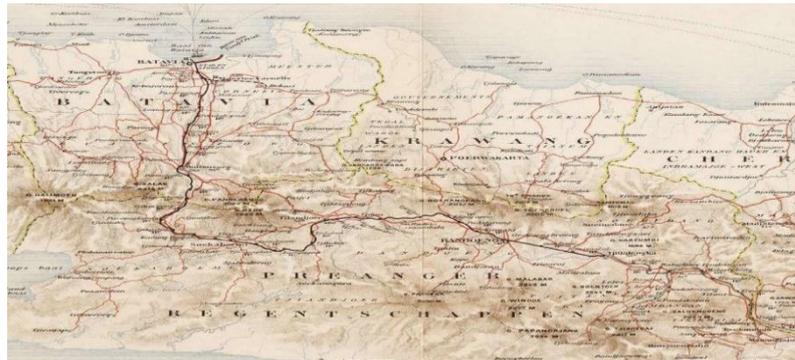
<sup>159</sup> *Ibid*, Hlm 37.

<sup>160</sup> Mulyana, *Op.cit*, Hlm 79.

<sup>161</sup> *Ibid*, Hlm 79-80.

<sup>162</sup> *Ibid*, Hlm 81 .

2. Parangkuda-Cikaso sepanjang 37.300 meter
3. Cikaso-Cisokan sepanjang 384 meter
4. Cisokan-Cipadalarang sepanjang 35.000 meter
5. Cipadalarang-Cicalengka sepanjang 42.400 meter.



Gambar 3. 1 Peta Jalur Kereta Api Buitenzorg-Cicalengka pada tahun 1885.

(<https://vu.contentdm.oclc.org/digital/collection/krt/id/1775>)

Pengukuran dan pemetaan ini menghasilkan bahwa jalur Buitenzorg-Bandung-Cicalengka akan dibangun dari Buitenzorg-Sukabumi-Cianjur-Bandung-Cicalengka. Pembangunan jalur ini selesai dalam waktu 6 tahun. Jalur diselesaikan secara bertahap jalur Buitenzorg-Cicurug pada 5 Oktober 1881, Jalur Cicurug-Sukabumi pada 12 Maret 1881, jalur Sukabumi-Cianjur pada 10 Mei 1883, jalur Cianjur-Bandung 17 Mei 1884, dan Bandung-Cicalengka 10 September 1884<sup>163</sup>.

<sup>163</sup> *Nederlandsch-Indische Staatsspoor En Tramwegen*. Batavia. Hlm 58.

Pembangunan jalur Buitenzorg-Bandung-Cicalengka selesai dibangun pada tahun 1884, pemerintah melanjutkan pembangunan jalur kereta yang menghubungkan Pringan dengan Pelabuhan Donan di Cilacap. Pembangunan jalur kereta Priangan-Cilacap dibagi dalam 2 tahap yaitu : Cicalengka-Garut (1887-1889) dan Warung Bandrek-Cilacap (1889-1893)<sup>164</sup>.



Gambar 3.2 Peta Rencana Pembangunan Jalur Kereta Api Jalur Cicalengka-Garut pada 1885

(<https://vu.contentdm.oclc.org/digital/collection/krt/id/1775>).

Rencana Pembangunan jalur kereta api Cicalengka-Garut pada 1885 akan dibangun dari Cicalengka-Sukabarang-Padakarang-Garut. Pembangunan jalur kereta api Cicalengka-Garut dalam pembangunannya terjadi perubahan jalur untuk menghindari kemiringan, rencana awal akan melewati daerah pegunungan

<sup>164</sup> Mulyana, *Op.cit*, Hlm 95.

dan dataran tinggi yang jika dibangun akan menghasilkan kemiringan yang kemiringan cukup curam dan berbahaya.



Gambar 3.3 Peta Jalur Kereta Api Cicalengka-Garut pada tahun 1907.

<https://vu.contentdm.oclc.org/digital/collection/krt/id/2840/>

Pelaksanaan pembangunan jalur kereta api Cicalengka-Garut dilaksanakan pada tahun 1887. Pemabangunan jalur dimulai dari Cicalengka-Leles-Cibatu-Garut, pembangunan jalur dibagi dalam 2 Seksi, pertama pembangunan dibangun dari Cicalengka-Leles sepanjang 20.012, 76 meter dan seksi kedua dari Leles-Garut sepanjang 30.669,76 meter<sup>165</sup>.

Pembangunan jalur kereta api Cicalengka-Garut sepanjang 51 KM memerlukan waktu pembangunan selama 2 tahun dan baru diresmikan pada 14 Agustus 1889. Pembangunan jalur menghabiskan dana sebesar f 2.871.035 melebihi rencana awal sebesar f 421.500<sup>166</sup>. Setelah pembangunan jalur Cicalengka-Garut selesai SS melanjutkan pembangunan jalur kereta dari Warung Bandrek-Cilacap pada tahun 1889-1893.

<sup>165</sup> Mulyana, *Op.cit*, Hlm 98.

<sup>166</sup> *Ibid*, Hlm 98-99.



Gambar 3.4 Peta Rencana Pembangunan Jalur Kereta Api Warung Bandrek-Cilacap pada tahun 1871.

(<https://vu.contentdm.oclc.org/digital/collection/krt/id/2824/>)

Dalam peta diatas rencana awal pembangunan jalur kereta api Warung Bandrek-Cilacap akan dibangun mulai dari Halte Cibatumanuju Warung Bandrek – Malangbong – Cipontren – Cipacing – Rajapolah – Cigalugur -Cikoneng – Ciamis – Bojong – Cisaga – Banjar – Melewang – Sidareja - Kawunganten dan berakhir dipertemuan antara jalur Priangan-Cilacap dan Cilacap-Yogyakarta yaitu Pelabuhan Donan yang ada di Cilacap.



Gambar 3.5 Peta Jalur Kereta Api Warung Bandrek-Cilacap pada tahun 1907.

(<https://vu.contentdm.oclc.org/digital/collection/krt/id/2840/>)

Rencana pembangunan jalur menurut peta diatas menjelaskan bahwa pembangunan jalur akan mengikuti arah aliran dari sungai Citanduy dari melalui

Cikoneng – Ciamis – Bojong melewati Banjar dan menuju ke Pelabuhan Donan Cilacap. Dalam pembangunan jalur terjadi perubahan, yang pada awalnya setelah Cigalugur akan melewati Cikoneng berubah menuju lembah Ciawi – Indihiang – Manonjaya – Cimaragas - Banjar hingga Pelabuhan Donan<sup>167</sup>.

Perubahan jalur ini mengakibatkan pensiunan Bupati Galuh R.A.A Kusumadiningrat mengirimkan surat kepada Gubernur Jenderal setelah mendatangi Asisten Residen, untuk menyampaikan bahwa beliau keberatan atas perubahan rencana pembangunan jalur kereta api Warung Bandrek-Cilacap yang awalnya akan melewati Ciamis berubah menjadi melewati Manonjaya<sup>168</sup>. Usulan keberatan dari R.A.A Kusumadiningrat ini sejalan dari usulan mayoritas di Parlemen Belanda pada diskusi rencana pembangunan jalur kereta api Priangan – Cilacap yang berpendapat bahwa pembangunan Jalur kereta api melewati pusat Kabupaten Galuh sangat diperlukan. Jumlah penduduk yang banyak dan kondisi Galuh yang surplus beras menjadi salah satu pertimbangan dari mayoritas untuk mengusulkan rencana awal pembangunan<sup>169</sup>.

Surat keberatan dari R.A.A Kusumadiningrat menjadi pertimbangan dari SS untuk kembali merubah jalur, meskipun dengan biaya yang lebih besar karena harus membangun jembatan untuk melewati aliran sungai Citanduy. Pertimbangan ini mengakibatkan R.A.A Kusumadiningrat kembali bereaksi dan

---

<sup>167</sup> Mulyana, *Op.cit*, Hlm 107.

<sup>168</sup> Yulia Sofiani, *Ensiklopedia Bupati Galuh 1618-1914* Garut: Layung, 2021, hlm 51. Penulis belum menemukan alasan perubahan Jalur yang pada awalnya akan melewati utara sungai Citanduy berubah menjadi melewati selatan sungai Citanduy.

<sup>169</sup> Reistma, *Dienst Der Staatspoowegen in Nederlansche Indie Mededelingen 1e Afdeeling No 1 Indische Spoorweg-Politiek Deel 1*, *Op.cit.*, hlm 204.

menantang SS untuk membangun Jalur Kereta Api melewati pusat Kabupaten Galuh, meski Galuh harus menyumbang separuh dari biaya pembangunan<sup>170</sup>.

Pemerintah Kolonial pada akhirnya menyetujui usulan dari R.A.A Kusumadiningrat dengan membangun Jalur Kereta Api melewati Ciamis dengan konsekuensi harus membangun Jembatan Cirahong (Ciamis) dan jembatan Karangpucung (Banjar)<sup>171</sup>. Pembangunan jembatan ini mengakibatkan perubahan jalur kembali dari Manonjaya-Banjar menjadi Manonjaya - Ciamis - Bojong – Cisaga – Banjar.

Pembangunan jalur Kereta Api Warung Bandrek – Cilacap pada tahun 1889 sendiri dibagi dalam 5 Seksi :

1. Seksi 1 Pembangunan dimulai dari Halte Cibatu hingga Desa Trowek sepanjang 28.238 meter,
2. Seksi 2 Pembangunan dimulai dari Desa Trowek menuju Tasikmalaya sepanjang 29.421 meter,
3. Seksi 3 Pembangunan dimulai dari Tasikmalaya menuju Ciamis dengan menyebrang sungai Citanduy di Balokan sejauh 28.819 meter,
4. Seksi 4 Pembangunan dimulai dari dekat Balokan hingga Cilongkrang sepanjang 28.819 meter,
5. Seksi 5 Pembangunan dimulai dari Cilongkrang sampai ke sambungan jalur Cilacap-Yogyakarta di Halte Kesugihan sepanjang 55.562 meter dan Maos sepanjang 1.628 meter.

---

<sup>170</sup> Sofiani, *Op.cit*, Hlm 52.

<sup>171</sup> *Ibid*, Hlm 52.

Panjang total dari Jalur Warung Bandrek – Cilacap 176.355 meter<sup>172</sup>. Pembangunan jalur Warung Bandrek – Cilacap yang direncanakan selesai pada tahun 1892 dengan beberapa hambatan dari kondisi alam mengalami keterlambatan. Pembangunan jalur dari Halte Cibatu hingga selesai pada september 1893 dan secara keseluruhan pembangunan jalur Warung Bandrek – Cilacap selesai dan dibuka untuk umum pada tahun 1 November 1894.

### **3.3 Pembangunan Jembatan Cirahong**

Pembangunan Jalur kereta api Warung Bandrek – Cilacap terjadi perubahan dengan setelah Gubernur Jendral setuju dengan usulan dari R.A.A Kusumadiningrat untuk membelokkan jalur menuju pusat Kabupaten Galuh. Perubahan jalur ini memberikan konsekuensi keharusan SS untuk membangun 2 Jembatan Kereta Api untuk melewati sungai Citanduy.

Pembangunan Jembatan Cirahong masuk kedalam seksi 3 pembangunan jalur Warung Bandrek – Cilacap Bersama 4 Jembatan lain yang bangun di jalur ini. Jalur Warung Bandrek – Cilacap membangun 4 Jembatan kereta yaitu Jembatan Ciherang, Jembatan Citanduy 1 (Cirahong), Jembatan Citanduy 2, Jembatan Citanduy 3. Pembangunan Jembatan Cirahong menggunakan bahan-bahan yang berasal dari Eropa, bahan-bahan ini diolah di Bandung yang selanjutnya dikirim ke lokasi pembangunan untuk dirakit.

Jembatan Cirahong merupakan jembatan tertinggi yang dibangun dalam pembangunan jalur kereta api Warung Bandrek – Cilacap. Desain Konstruksi dari Jembatan didesain langsung oleh perusahaan swasta dari Jerman, dan

---

<sup>172</sup> Mulyana, *Op.cit*, Hlm 107.

pembangunan pondasi langsung diawasi oleh pengawas kelas 1<sup>173</sup> yaitu Egbert Gerrit Wijers<sup>174</sup>.

Pembangunan jembatan diawali dengan survei medan yang akan dihadapi pada Januari 1890<sup>175</sup>. Survei dilakukan dari arah Manonjaya menuju ke Ciamis melewati sungai Citanduy. Survei medan selesai dilakukan pada 9 April 1890 yang menghasilkan bahwa pembangunan jembatan kereta api diatas Sungai Citanduy memungkinkan dengan gradien maksimum 1/40, hasil survei juga menghasilkan data bahwa ada beberapa wilayah yang dapat digunakan untuk pembangunan jembatan<sup>176</sup>. Data yang diperoleh dari survei medan menjadi pertimbangan untuk SS untuk membangun jembatan di atas Sungai Citanduy karena dinilai menguntungkan untuk negara<sup>177</sup>.

Pengukuran dan penentuan arah jalur kereta api dari Tasikmalaya-Ciamis selesai pada Mei 1892. Pengajuan pembangunan jembatan disetujui pada Juli 1892 oleh pihak *Staatspoorwegen* untuk menghubungkan wilayah yang dipisahkan oleh sungai Citanduy yaitu Manonjaya dengan Ciamis. Pemerintah kolonial menyetujui dan membuka tender untuk penyediaan alat serta bahan-bahan pembangunan Jembatan di pulau Jawa pada 15 Agustus tahun 1892. Tender ini dibuka di Belanda untuk pembangunan jembatan kereta api, tender pertama adalah penyediaan logam untuk pembangunan 43 jembatan, tender kedua adalah

---

<sup>173</sup> *Ibid*, Hlm 111.

<sup>174</sup> Egbert Gerrit Wijers adalah seorang pengawas kelas 1 dalam pembangunan Kereta Api Negara untuk Hindia Belanda, ia lahir di Arnhem 6 Januari 1859 dan wafat di Surabaya pada 19 Maret 1899. Ia menjadi pengawas dari pembangunan jalur kereta api dari Buitenzorg-Cilacap yang dibangun oleh *Staatspoorwegen* <http://www.hjmwijers.nl/wijers-reg.htm>.

<sup>175</sup> *Verslag Omtrent Staatsspoorwegen 1890-1895, Op.cit*, Hlm 4 bulan Januari 1890.

<sup>176</sup> *Bataviaasch Handelsblad. Ogilvie & Co.* Batavia, April 1890. Hlm. 7.

<sup>177</sup> *Verslag Omrent Staatsspoorwegen 1890-1895. Op.cit.* Hlm 4. Bulan April 1890.

pengadaan bahan untuk pembangunan 2 pilar penyangga jembatan cirahong, dan tender ketiga adalah pengadaan besi untuk pembangunan tambang batu bara<sup>178</sup>. Pemenang tender dari pengadaan bahan 2 pilar Jembatan Cirahong adalah Actien Gesellschaft für Eisen Industrie und Brikendbau milik J.G Harkort. Perusahaan asal Jerman tersebut mengusulkan dana sebesar *f* 101.245 untuk pengadaan barang dan persiapan-persiapan pembangunan Jembatan<sup>179</sup>.



Gambar 3.6 Kondisi Pembebasan lahan dan pembangunan pondasi yang akan menjadi tumpuan dari pilar Jembatan

[https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/918196?solr\\_nav%5Bid%5D=9c91b676d968ad6db140&solr\\_nav%5Bpage%5D=0&solr\\_nav%5Boffset%5D=0](https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/918196?solr_nav%5Bid%5D=9c91b676d968ad6db140&solr_nav%5Bpage%5D=0&solr_nav%5Boffset%5D=0)

Pelaksanaan pembangunan Jembatan Cirahong diawali dari pemasangan pilar sebagai penyangga bangunan atas jembatan yang akan dilewati oleh kereta api. Pemasangan pilar dalam pelaksanaannya terjadi kendala yang awalnya akan dilaksanakan pada Juni 1893 tidak dapat dilakukan karena besi yang sudah datang

<sup>178</sup> Nieuwe Amsterdamshe Courant Algemeen Handelsblad. Amsterdam, 1892. Hlm 1.

<sup>179</sup> G.L Funke and P Van Santen. Het Niews van Den Dag. Amsterdam, 21 November 1892. Hlm 14.

tidak dapat dipasang karena alat bantu untuk pemasangan belum tersedia<sup>180</sup>, pemasangan pilar selesai pada 19 Agustus 1893.



Gambar 3.7 Jembatan Cirahong tahun 1925

(<https://collectie.wereldculturen.nl/#/query/ac967b59-17c5-4729-b1ab-4fb2a8eae420>)

Pemasangan dan perakitan Jembatan bagian atas selesai tepatnya pada 29 September 1893. Perakitan dan pemasangan bahan-bahan rel lainnya dilaksanakan hingga akhir tahun 1893. Berdasarkan pada gambar diatas pembangunan jalur

---

<sup>180</sup> *Verslag Omtrent Staatsspoorwegen 1890-1895, Op.cit, Hlm 4 Bulan Juni 1893.*

kendaraan yang berada di bawah jalur kereta api hanya diperuntukan untuk jalur inspeksi pengecekan keadaan Jembatan. Pada 18 November 1893 Jembatan sudah dapat dilewati oleh kereta api<sup>181</sup>. Seksi 3 dalam pembangunan jalur Kereta Api Warung Bandrek – Cilacap selesai pada bulan Juli 1894 dengan total panjang 32.787 meter dengan pembangunan fasilitas terakhir adalah Stasiun Bojong Ciamis<sup>182</sup>.

Setelah Jalur Kereta Api Warung Bandrek – Cilacap dibuka untuk umum dan tersambungny jalur selatan kereta api di Jawa, pengoperasian transportasi kereta api sangat menguntungkan. Pada tahun 1900 keuntungan bersih yang diterima SS sudah mencapai *f* 5.198.063<sup>183</sup>. Selain itu keuntungan lain yang didapat adalah mobilitas penduduk dan pengangkutan hasil panen dari perkebunan dan pertanian semakin efisien. Penggunaan kereta api sebagai sarana pengangkutan hasil panen dan barang-barang lainnya sangat tinggi, hal ini terlihat dari penerimaan SS pada tahun 1920 pendapatan yang diterima SS dari pengangkutan barang mencapai *f* 39.505.307<sup>184</sup>.

Keuntungan yang besar ini membuat SS memiliki kewajiban untuk memelihara jalur karena pentingnya sarana transportasi kereta api untuk penduduk. Pada tahun 1934 SS melakukan peremajaan dari jembatan-jembatan kereta api di Jawa dan Madoera. Jembatan yang akan di renovasi antara lain Jembatan Cimanuk, Jembatan Cisaat, Jembatan Cisokan, Jembatan Porrong, Jembatan Serayu, Jembatan Cisomang, Jembatan Citarum, termasuk Jembatan

---

<sup>181</sup> *Ibid*, Hlm 4 Bulan Agustus, September, November 1893.

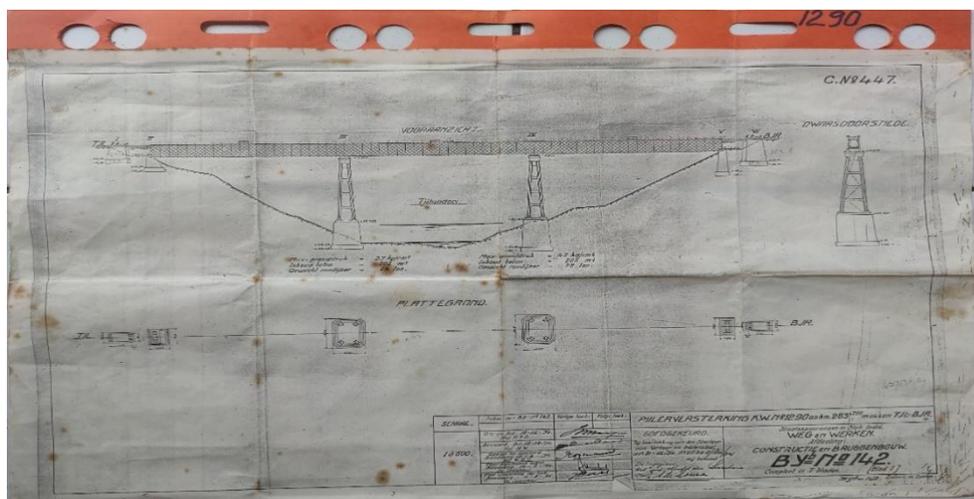
<sup>182</sup> *Ibid*, Hlm 4 Bulan Juli 1894.

<sup>183</sup> *Verslag Der Staatspoorwegen 1936*. Batavia, 1936. Hlm 116-117.

<sup>184</sup> *Ibid*, Hlm 116.

Cirahong<sup>185</sup>. Pemeliharaan dan renovasi jalur dan jembatan kereta api menjadi salah satu kewajiban dari SS untuk memelihara infrastruktur dikarenakan beban yang diterima oleh jembatan-jembatan kereta api yang sangat besar, maka dari itu perlu adanya modernisasi dan penguatan konstruksi.

Jembatan Cirahong menjadi salah satu jembatan yang direnovasi dan mengalami penguatan. Jembatan Cirahong mengalami penguatan secara keseluruhan mulai dari peremajaan besi, dan beberapa material lainnya. Renovasi dilakukan selama 1,5 tahun dari Januari 1934 hingga Juni 1935<sup>186</sup>. Renovasi dilakukan dari pilar yang berada di wilayah Manonjaya hingga Ciamis. Insinyur yang membuat rancangan dari renovasi jembatan adalah A. Laoura.



Gambar 3.8 Rencana penguatan Jembatan secara keseluruhan pada tahun 1934

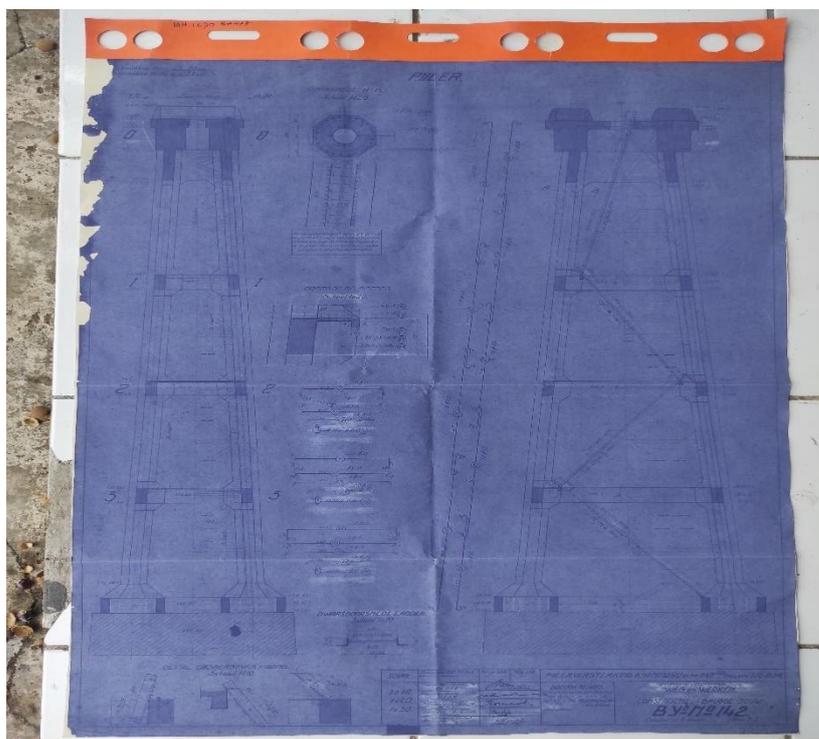
Sumber : Koleksi PT.Kereta Api Indonesia

Pilar jembatan diperkuat dengan bertumpu pada 6 pilar yang terdiri, 4 pilar yang berada di kedua sisi dengan bentuk tembok yang terbuat dari semen dan beton dan 2 pilar yang berada di tengah terbuat dari besi, semen, dan beton. 2 pilar

<sup>185</sup> "Algemeen Handelsblad Voor Nederlansch Indie 20 Maart 1936".Semarang: 1936., Edisi Jumat 20 Maret 1936. Hlm 1.

<sup>186</sup> Mohamad Koerdie, Sipatahoenan, *Tjahaja Pasoendan*, Bandoeng: 1935. Hlm 2.

yang ditengah memiliki kekuatan tekanan yang berbeda. Pilar jembatan yang lebih dekat ke Ciamis memiliki Maksimal tekanan  $3,7 \text{ hg/cm}^2$  dengan Volume Beton  $202 \text{ M}^3$ , dan Beban yang dapat ditopang 28 Ton, sementara pilar yang lebih dekat ke Manonjaya memiliki maksimal tekanan  $4,2 \text{ hg/cm}^2$  dengan Volume Beton  $202 \text{ M}^3$  dan Beban yang dapat ditopang adalah 28 Ton. Bentang antara pilar tengah dengan pilar yang berada di ujung jembatan adalah 62,04 meter, dan Berat besi dari bangunan atas adalah 795 ton, sedang besinya adalah 195 ton<sup>187</sup>.



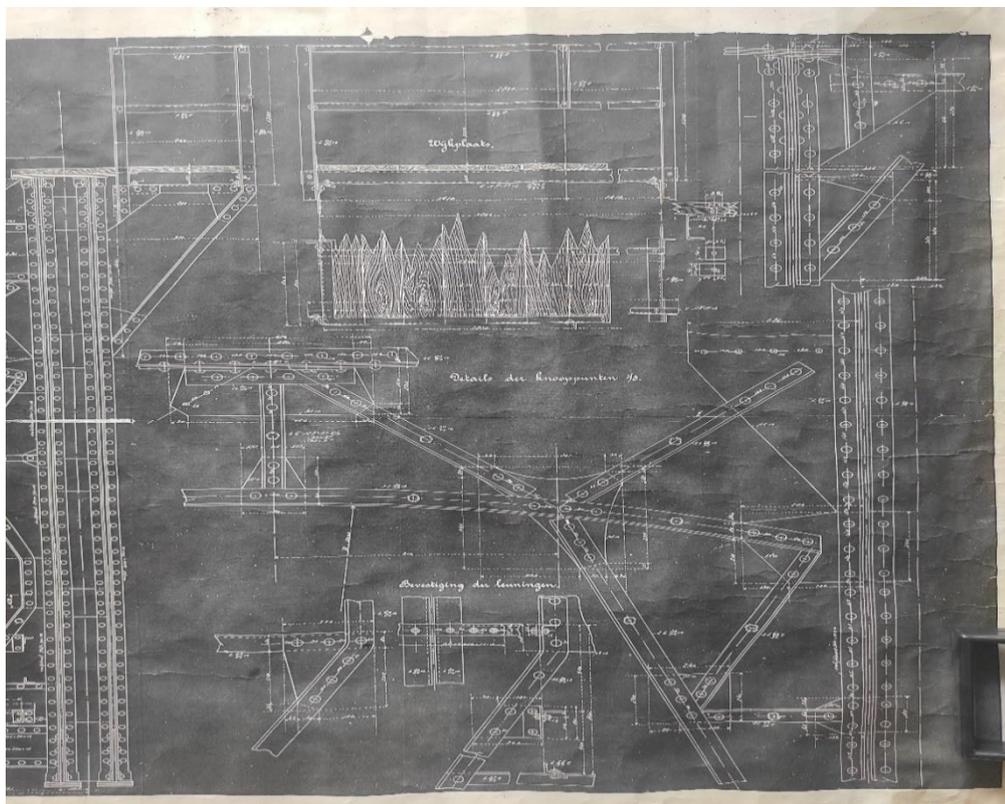
Gambar 3.9 Rencana penguatan 2 pilar besar yang berada di tengah jembatan tahun 1934

(Sumber : Koleksi PT.Kereta Api Indonesia)

Penguatan pilar ini dilakukan karena fungsi Jembatan yang akan ditambah. Jembatan Cirahong yang pada awalnya hanya dapat dilewati oleh kereta api diperkuat agar dapat dilintasi oleh kendaraan lainnya sehingga diperlukan

<sup>187</sup> Mulyana, *Op.cit*, Hlm 111.

penguatan pada tumpuan. 2 Pilar yang ada diperkuat dengan beton agar memiliki kekuatan yang lebih dalam menopang beban yang diterima oleh Jembatan. Perkuatan Jembatan juga terjadi dalam bagian besi yang menjadi bagian inti jembatan, peremajaan dan perbaikan dari bagian-bagian besi yang mulah rapuh diperbaiki dan diperkuat agar dapat menahan beban yang diterima Jembatan.



Gambar 3.10 Rancangan Penguatan besi Jembatan Cirahong pada tahun 1934

(Sumber : Koleksi PT.Kereta Api Indonesia).

Pada tahun 1937 SS kembali melakukan perubahan pada jembatan Cirahong, renovasi ini merupakan renovasi lanjutan dari peremajaan yang

dilakukan oleh SS. Pemerintah Kabupaten Ciamis memberikan bantuan kepada SS sebesar *f* 1.050 untuk merenovasi jembatan<sup>188</sup>. Sumbangan ini diberikan oleh Pemerintah Kabupaten Ciamis untuk pembangunan tembok Jembatan yang ada di wilayah Kabupaten Ciamis. Sumbangan ini kemungkinan diberikan oleh Pemerintah Kabupaten Ciamis karena setelah adanya Jembatan Cirahong ekonomi dan mobilitas penduduk meningkat.

---

<sup>188</sup> Surat Kabar Tawekal, Tasikmalaya, 1937, . Edisi Kamis 5 Agustus 1937. Hlm 1.