

PERKEMBANGAN STASIUN PIRUSA 1987-1988

Ami Abdullah Fahmi^a
amiabdullah@stiabiru.ac.id

^aSTIABI Riyadul 'Ulum, Indonesia

ARTICLE INFO

Received: 4th March 2020

Revised: 24th September 2020

Accepted: 24th November 2020

Published: 9th December 2020

Permalink/DOI

<https://doi.org/10.51190/jazirah.v1i1.3>



This work is licensed under CC BY-SA 4.0.

Print ISSN: 2716-4454,
Online ISSN: 2774-3144

ABSTRAK

Penelitian ini berawal dari Stasiun Pirusa yang mulai dilupakan oleh masyarakat Tasikmalaya dan sekitarnya, padahal stasiun tersebut sudah sangat berjasa dalam memfasilitasi pengangkutan pasir ke Ibukota Jakarta. Tujuan dalam penelitian ini untuk memberikan informasi mengenai Stasiun Pirusa yang berperan besar dalam pembangunan gedung-gedung pada masa Orde Baru. Metode yang digunakan adalah metode Sejarah menggunakan pendekatan interdisipliner dengan ilmu bantu ekonomi. Ilmu ekonomi sebagai ilmu bantu untuk mengungkap data dan fakta. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori supply and demand. Pencarian fakta dan data dilakukan dengan cara observasi lapangan, wawancara dan kajian pustaka terutama arsip dan buku-buku yang berhubungan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa stasiun ini menjadi stasiun terbesar pengangkut pasir di Indonesia pada zamannya. Hal ini dibuktikan dengan total volume pengangkutan pasir dalam satu tahun (Juli 1987 - Juni 1988) adalah 428.251 m³, rata-rata perbulan adalah 36.600 m³ dengan keuntungan Rp 4.400 sampai Rp 7.400 per m³ bagi perusahaan. Masyarakat sekitar juga mendapatkan keuntungan ekonomi dengan adanya stasiun Pirusa dikarenakan terbukanya lapangan pekerjaan dari kuli kasar pengumpul pasir, penggali pasir, supir truk hingga operator alat berat. Selain itu warga sekitar memanfaatkan banyaknya pekerja dengan membuka warung makan di sekitar stasiun, mereka juga secara ilegal menumpang kereta untuk bepergian ke Bandung dan Jakarta maupun sebaliknya dengan gratis.

KATA KUNCI

Kereta, Jalan Kereta, Pirusa, Pirusa-Cipinang, Pasir

ABSTRACT

The research is conducted based on Pirusa Station which began to be forgotten by the local people in Tasikmalaya. Whereas the station had been very deserving well in facilitating the transportation of sand to the capital city of Jakarta. The purpose of this study is to provide information about Pirusa Station which performed a major role in the construction of buildings during Orde Baru Period. The method used is the historical method using an interdisciplinary approach with economic aids. Economics as a science is to help revealing data and facts. The theory used in this research is the supply and demand theory. Field observation, interview, and literature study especially archives and relevant books are applied to find out data and facts. The results of the research show that this station was the largest sand bearer in Indonesia at that time. This is evidenced by the total volume of transported sand for one year (July 1987 - June 1988) is 428,251 m³, the monthly average is 36,600 m³ with a profit of IDR 4400 to IDR 7400 per m³ for the company. People around Pirusa Station also obtained economic benefits due to the opening of jobs. They were sand porters, sand diggers, truck drivers, and heavy equipment operators. In addition, local people earned advantage of many workers by opening food stalls around the station, they also illegally rode on the trains to travel from Bandung to Jakarta or vice versa for free.

KEYWORDS

Trains, Railways, Pirusa, Pirusa-Cipinang, Sand

PENDAHULUAN

Kereta api menjadi transportasi yang pesat perkembangannya dalam beberapa tahun terakhir. Masih ingat di periode 2008 menaiki kereta api menjadi tantangan tersendiri di tengah kesemrawutan dan kekumuhan baik di stasiun maupun di rangkaian kereta. Namun di periode 2009 kereta berbenah sedemikian rupa di bagian rangkaian kereta. Terlihat perbedaan yang mencolok tidak ada lagi pedagang yang berjejal untuk berdagang di atas kereta api selain pedagang resmi PT KAI. Rangkaian kereta api kini ber-AC sehingga merokok merupakan tindakan yang berat hukumannya karena bisa diturunkan di stasiun terdekat. Stasiun pun berbenah dengan menawarkan fasilitas umum yang bertambah tiap tahunnya dan kebersihan stasiun juga mengalami peningkatan pesat. Selain itu adalah ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan kereta juga diperbaiki sehingga jarang terdengar kereta mengalami keterlambatan.

Kereta menawarkan kenyamanan dan ketepatan waktu sebagai jualan utama tetapi transportasi perkeretaapian juga mempunyai banyak keunggulan dibanding moda transportasi lainnya, antara lain: kapasitas angkut besar (massal), cepat, aman, hemat energi dan ramah lingkungan serta membutuhkan lahan yang relatif sedikit. Semakin kuatnya isu lingkungan, maka keunggulan kereta api dapat dijadikan sebagai salah satu alasan yang kuat untuk membangun transportasi perkeretaapian sehingga terwujud transportasi yang efektif, efisien dan ramah lingkungan. Keberpihakan pada pengembangan transportasi perkeretaapian berarti ikut serta dalam program penghematan energi dan peningkatan kualitas lingkungan.

Penghematan energi dan kualitas lingkungan sangat tergantung pada efisiensi bahan bakar yang dikeluarkan oleh moda transportasi. Kereta api merupakan moda dengan konsumsi energi atau bahan bakar yang paling efisien ditinjau dari jumlah penumpang yang dapat diangkut maupun jarak perjalanannya. Dibandingkan dengan moda transportasi darat seperti bus atau mobil pribadi, volume angkut kereta api mampu menampung sampai 1500 orang, bus 40 orang, taksi dan mobil pribadi 5 orang. Konsumsi energi kereta api termasuk paling efisien karena konsumsi bahan bakarnya sebesar 0,002 liter per Km/Pnp, sedangkan bus sebesar 0,0125 liter per Km/Pnp dan mobil pribadi sebesar 0,02 liter per Km/Pnp¹.

Berbagai kelebihan moda kereta api menjadikan kereta api mulai diminati oleh masyarakat luas, hal ini direspon PT KAI dengan program percepatan pembangunan perkeretaapian tahun 2015-2030 yang tidak hanya meliputi jaringan kereta api di Pulau Jawa dan Sumatera yang telah ada saat ini, juga di Pulau Kalimantan, Sulawesi dan Papua dalam upaya pemerataan pembangunan. Maksud dari program percepatan pembangunan perkeretaapian tahun 2015-2030 adalah untuk mewujudkan transportasi nasional yang efisien dan efektif dengan berbasis pada transportasi massal kereta api.

Program percepatan pembangunan perkeretaapian tahun 2015-2030 tercantum dalam keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor kp 2128 tahun 2018. Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Jawa adalah mengoptimalkan jaringan *eksisting* melalui program peningkatan,

¹ Dahrif Hariman, *Rambutku Memang Lurus Kulitku Juga Putih Tetapi Hati & Pikiranku Keriting*, 1st ed. (Yogyakarta: Deepublish, 2016), 30-31.

rehabilitasi, reaktivasi lintas non-operasi serta peningkatan kapasitas lintas melalui pembangunan jalur ganda dan *shortcut* ². Salah satu program menarik adalah Reaktivasi (pengaktifan kembali) dan peningkatan (revitalisasi) jalur kereta api meliputi reaktivasi 4 Jalur kereta api. Keempat jalur tersebut adalah rute Cibatugarut-Cikajang sepanjang 47,5 kilometer, rute Rancaekek-Tanjungsari sepanjang 11,5 kilometer, rute Banjar-Pangandaran-Cijulang sepanjang 82 kilometer, dan rute Bandung-Ciwidey sepanjang 37,8 kilometer, ³. Warga Garut menjadi yang pertama menikmati reaktivasi ini jalur Cibatugarut sepanjang 19,5 km telah resmi tersambung dan sudah diujicobakan.

Uji coba ini telah mengantarkan lokomotif pertama dengan nomor CC2017723 akhirnya tiba di Stasiun Garut. Daerah lain tidak ketinggalan, Cianjur sudah mengaktifkan jalur Cianjur-Ciranjang sepanjang 15 km di tahun 2019 dan untuk selanjutnya jalur akan diperpanjang sampai Padalarang sehingga jalur Jakarta-Sukabumi-Cianjur-Bandung tersambung sempurna. Menyusul dengan Kabupaten Bandung yang sudah memulai melakukan pembebasan lahan untuk reaktivasi jalur Rancaekek-Tanjungsari Sumedang yang rencananya menyambung sampai Bandara Kertajati ⁴. Reaktivasi bermula dari penutupan jalur-jalur yang dianggap merugikan PT KAI. Selama kurun waktu 78 tahun (1939-2017) terdapat kecenderungan terjadinya penurunan prasarana jalan kereta api yang dioperasikan.

Panjang jalan kereta api yang beroperasi tahun 2017 sepanjang 5.168 km (P. Jawa sepanjang 3.890 km dan P. Sumatera sepanjang 1.268 km), mengalami penurunan dibandingkan pada tahun 1939 yaitu total sepanjang 8.157 km (Jawa sepanjang 6.324 km dan Sumatera sepanjang 1.833 km). Jumlah prasarana lainnya juga mengalami penurunan adalah stasiun, turun dari 1.516 stasiun pada tahun 1955/1956 menjadi sekitar 563 stasiun pada tahun 2017 ⁵. Penyusutan jumlah jalur di Pulau Jawa berimbas pada penutupan jalur-jalur kereta api di DAOP (Daerah Operasi) 2 Bandung. Berikut adalah penutupan jalur di DAOP 2 Bandung di tahun 1939-2017.

TABEL 1 JALUR KERETA YANG DITUTUP DI WILAYAH DAOP 2 BANDUNG TAHUN 1939-2017

JALUR KERETA API	TANGGAL DIRESMIKAN	TANGGAL DITUTUP
Tasikmalaya-Singaparna	1 Juni 1911	1943
Rancaekek-Tanjungsari	13 Februari 1921	1942
Dayeuhkolot-Majalaya	3 Maret 1922	1942
Cikudapateuh-Ciwidey	13 Februari 1921, dan 17 Juni 1924	1982
Banjar-Cijulang	15 Desember 1916- 1 Juni 1921	1 Februari 1982.

² Kementerian Perhubungan, *KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR KP 2128 TAHUN 2018* (Indonesia, 2018), 51.

³ Mela Arnani, "4 Jalur KA Di Jawa Barat Akan Difungsikan Kembali, Ini Penjelasan KAI," *News*, 2019, accessed February 8, 2020, <https://regional.kompas.com/read/2019/01/21/10345661/4-jalur-ka-di-jawa-barat-akan-difungsikan-kembali-ini-penjelasan-kai>.

⁴ M. Naufal Hafizh, "DPRD Jabar Dorong Pembangunan Rel Kereta Ke Bandara Kertajati," *News*, 2019, accessed February 8, 2020, <https://www.ayobandung.com/read/2019/07/10/57333/dprd-jabar-dorong-pembangunan-rel-kereta-kebandara-kertajati>.

⁵ Kementerian Perhubungan, *KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR KP 2128 TAHUN 2018*, 42.

Cibatu-Cikajang	14 Agustus 1889 dan 1 Agustus 1930	1982 dan 1983
Pirusa-Cipinang	1984	1994
Cianjur-Padalarang	17 Mei 1884	18 Desember 2012

Sumber: Nusantara, Telaga Bakti; Perkeretaapian, Asosiasi (1997). Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1 dan 2. Bandung: Angkasa. 123-124, 37-39⁶

Tabel di atas menjelaskan 3 jalur di Jawa Barat: Tasikmalaya-Singaparna, Rancaekek-Tanjungsari dan Dayeuhkolot-Majalaya berhenti beroperasi di zaman Pendudukan Jepang. Pada zaman Pendudukan Jepang jalur kereta api hanya difokuskan untuk kemenangan perang Jepang di perang Dunia II sehingga mengakibatkan 473 km jalur kereta yang kurang berhubungan dengan ketahanan militer ditutup dan dibongkar.⁷

Tiga jalur lainnya: Banjar-Cijulang, Cibatu-Cikajang, Pirusa-Cipinang ditutup pada masa Orde Baru dikarenakan mahal biaya operasional yang tidak sepadan dengan pendapatan dari pengoperasian kereta di jalur tersebut. Jalur Banjar-Cijulang dan Cibatu-Cikajang mengalami masalah yang hampir serupa karena medan yang berat sehingga banyak dari kereta tidak sanggup melalui daerah ini. Permasalahan jalur Pirusa-Cipinang berkaitan dengan berkurangnya pasokan pasir yang akan diangkut dari Tasikmalaya ke Jakarta.

Jalur Cianjur-Padalarang merupakan jalur yang ditutup terakhir di DAOP 2 Bandung, jalur ini ditutup pada 18 desember 2012 dikarenakan beberapa faktor. Alasan pertama, karena tidak adanya lokomotif yang cocok pada rute itu. Lokomotif yang cocok pada jalur itu adalah tipe BB. karena jalur wilayah Cianjur-Bandung ada petak jalan antara stasiun Tagog Apu-Cipatat yang memiliki tingkat kelandaian tergolong ekstrem sekitar 40 % per mil, sedangkan kondisi lokomotif BB yang sekarang mengalami kerusakan, dan PT KAI kesulitan memperoleh suku cadang untuk memperbaiki lokomotif jenis BB.

Selanjutnya alasan kedua infrastruktur pendukung, seperti sistem persinyalan, yang tidak memadai. saat ini sistem persinyalan pada jalur itu banyak yang rusak bahkan tidak berfungsi, sebagai efek cukup banyaknya aksi pencurian. Alasan ketiga, pihaknya tidak menerima Public Service Obligation (PSO) atau subsidi pemerintah. Dia berpendapat, biaya operasional Cianjur-Bandung tergolong tinggi, karena antara daya angkut penumpang yang hanya dua gerbong atau kereta, sementara biaya lainnya juga harus dipenuhi⁸. Penelitian penulis akan membahas mengenai Jalur Pirusa-Cipinang dan perkembangan Stasiun Pirusa.

Jalur Pirusa-Cipinang dan Stasiun Pirusa memiliki beberapa keunikan yang tidak terdapat pada jalur dan stasiun lain. Keunikan pertama adalah jalur dan stasiun ini berfungsi seperti kereta api pada masa-masa awal terbentuknya jalur kereta api yaitu pengangkutan barang. Fungsi pembangunan Jalur kereta api dimulai pada dasawarsa ketiga akhir abad ke-19, merupakan bagian dari

⁶ Nusantara Telaga Bakti, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1 Dan 2*, 1997, 123-124, 37-39.

⁷ Dwiamoko Hermanto, *Peran Transportasi Perkeretaapian Dalam Pembangunan Nasional Melalui Analisis Input-Output* (Jakarta: Kencana, 2018), 70.

⁸ Bambang Setiyo Prayitno, "KA Bandung-Cianjur Berhenti Beroperasi Karena Kekurangan Subsidi," *News*, 2013, <https://www.tribunnews.com/regional/2013/04/11/ka-bandung-cianjur-berhenti-beroperasi-karena-kekurangan-subsidi-pemerintah>.

pengenalan teknologi barat di Hindia Belanda dalam mempercepat pengangkutan hasil-hasil perkebunan ⁹.

Kereta api ini sangat cocok untuk mengangkut hasil-hasil perkebunan karena daya angkut yang banyak dan jarak tempuh yang cepat untuk menjembatani daerah penghasil perkebunan (pedalaman) dengan pelabuhan ¹⁰. Jalur Pirusa-Cipinang di khususkan untuk pengangkutan barang terutama pasir dari Gunung Galunggung.

Keunikan lain dari stasiun Pirusa dan jalur Pirusa-Cipinang adalah alasan pembangunan dan penonaktifan jalur. Stasiun ini dibangun karena letusan Gunung Galunggung dan setelah Indonesia merdeka. Letusan Galunggung memuntahkan jutaan meter kubik lumpur dan pasir vulkanik ke kawasan Tasikmalaya dan sekitarnya. Tumpahan material lahar dingin berupa pasir vulkanik dimanfaatkan menjadi tambang pasir selain untuk meminimalkan bahaya banjir lahar dingin. Pasir Galunggung memiliki kualitas yang baik untuk digunakan sebagai bahan material bangunan maupun konstruksi jalan raya. Hal tersebut menjadi peluang bagi pengusaha dan PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) untuk meraup keuntungan dari pengangkutan pasir. Penonaktifan jalur juga menjadi keunikan di jalur ini rata-rata jalur mati di wilayah DAOP 2 Bandung adalah jalur hasil peninggalan zaman penjajahan, sedangkan jalur Kereta api Cibungkul - Pirusa ini dibangun pada 5 April 1982 sehingga jalur dan stasiun ini dibangun ketika zaman Orde Baru ¹¹.

Selain alasan diatas ada alasan pribadi penulis untuk melakukan penelitian tentang Stasiun Pirusa, adalah efektifitas waktu dan efisiensi dana karena jalur dan stasiun ini berada di Tasikmalaya. Tidak familiarnya stasiun Pirusa di jajaran pegawai PT KAI dan di sistem Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi PT KAI membuat penulis tertantang untuk menyelesaikan tulisan ini untuk mengenalkan Stasiun Pirusa kepada khalayak ramai. Hal-hal yang telah disampaikan di atas, kemudian dijadikan dasar oleh penulis untuk mengkaji lebih dalam lagi mengenai stasiun Pirusa dan jalur Pirusa-Cipinang. Dengan demikian penulis memilih untuk mengangkat judul “Perkembangan Stasiun Pirusa 1987-1988”.

METODE

Metode yang digunakan oleh penulis menggunakan metode Sejarah dengan studi literatur dan studi dokumentasi sebagai teknik pengumpulan data. Metode sejarah dipilih sebagai metodologi penelitian karena tulisan ini merupakan kajian sejarah yang data-datanya diperoleh dari jejak-jejak yang ditinggalkan oleh suatu peristiwa masa lampau.

Terdapat beberapa tahapan dalam penelitian sejarah yaitu heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi ¹². Heuristik berarti menemukan. Heuristik

⁹ Denys Lombard, *Nusa Jawa: Silang Budaya Batas-Batas Pembaratan Jilid 1* (Jakarta: Gramedia, 2000), 139.

¹⁰ Agus Mulyana, *Sejarah Kereta Api Di Priangan* (Yogyakarta: Ombak, 2017), 2-3.

¹¹ Bambang Arifianto, “Jejak Kereta Pengangkut Pasir Tasikmalaya. Andil Gunung Galunggung Untuk Pembangunan Jakarta,” *News*, 2019, <https://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/pr-01307026/jejak-kereta-pengangkut-pasir-tasikmalaya-andil-gunung-galunggung-untuk-pembangunan-jakarta>.

¹² Ismaun, *Pengantar Ilmu Sejarah*. (Bandung: Historia Utama Press, 2005), 125-131.

merupakan proses mencari dan mengumpulkan data sejarah dari sumber-sumber yang relevan dengan permasalahan yang dikaji penulis¹³. Sama halnya dengan pendapat Sjamsuddin heuristik adalah suatu kegiatan mencari sumber-sumber untuk mendapatkan data-data atau materi sejarah, atau evidensi sejarah yang berhubungan dengan permasalahan yang dikaji oleh penulis¹⁴.

Proses heuristik yang dilakukan penulis dimulai bulan Februari 2020. Pada tahap ini, penulis mencari dan mengumpulkan sumber tertulis yang berhubungan dengan Stasiun Pirusa, baik berupa buku-buku, jurnal ilmiah, maupun artikel internet yang relevan dengan permasalahan yang dikaji. Dalam pencarian sumber-sumber tersebut, penulis mendatangi berbagai tempat.

Tempat pertama yang penulis kunjungi adalah Stasiun Tasikmalaya di Stasiun ini penulis mewawancarai humas Stasiun kota Tasikmalaya, selanjutnya penulis melakukan penelusuran jalur Stasiun Pirusa dari Indihiang sampai Sukaratu dan mewawancarai Ilyas Surahman sebagai saksi mata pengoperasian stasiun Pirusa dan Jalur Pirusa-Cipinang. Sumber lisan terakhir yang penulis wawancarai adalah petugas *record center* yang beralamat di Jalan Sukabumi no 20 A kompleks Gudang dan persediaan Cikudapateuh selain sumber lisan di *record center* penulis menemukan berbagai arsip yang berhubungan dengan Stasiun Pirusa.

Sebagai pembanding penulis mencari buku-buku dan arsip. Buku pertama yang penulis temukan adalah buku *Sejarah Kereta Api Priangan* karya Agus Mulyana, buku kedua *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1 dan 2* karya Tim Telaga Bakti Nusantara, buku ketiga *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe* karya Sudarsono Katam. Arsip pertama yang didapatkan penulis adalah laporan tahunan kereta api dan stasiun di wilayah Daop 2 Bandung. Arsip kedua penawaran kerjasama JICA yang memaparkan produk hasil bumi di wilayah Pirusa. Arsip ketiga adalah foto-foto lama dari Stasiun Pirusa.

Tahap kedua setelah penulis mendapatkan sumber-sumber yang dianggap relevan dengan penelitian yang dikaji adalah melakukan kritik terhadap sumber-sumber yang telah ditemukan baik dari buku, dokumen, Browsing internet, sumber tertulis, maupun dari penelitian serta sumber lainnya. seorang sejarawan tidak akan menerima begitu saja apa yang tercantum dan tertulis pada sumber-sumber yang diperoleh.¹⁵ Melainkan ia harus menyaringnya secara kritis, terutama terhadap sumber pertama, agar terjaring fakta-fakta yang menjadi pilihannya.

Sehingga dari penjelasan tersebut dapat ditegaskan bahwa tidak semua sumber yang ditemukan dalam tahap heuristik dapat menjadi sumber yang digunakan oleh penulis, tetapi harus disaring dan dikritisi terlebih dahulu keotentikan sumber tersebut. Pada tahap ini sejarawan dihadapkan pada benar dan salah, kemungkinan dan keraguan. Dengan demikian kritik sumber dikelompokkan dalam dua bagian yaitu kritik eksternal dan kritik internal. Kritik eksternal menitikberatkan pada aspek-aspek fisik sumber sejarah sedangkan kritik internal lebih menekankan pada isi (content) dari sumber sejarah.

Langkah yang dilakukan oleh penulis berkaitan dengan kritik eksternal ini adalah melakukan kritik terhadap fisik narasumber maupun fisik dokumen. Fisik

¹³ Dudung Abdurahman, *Metode Penelitian Sejarah* (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 2008), 64.

¹⁴ Helius Sjamsudin, *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak. (Yogyakarta: Ombak, 2007), 67.

¹⁵ Ibid., 131.

narasumber yang dimaksud di sini adalah dengan melihat umur, apakah narasumber hidup ketika stasiun Pirusa masih beroperasi tahun 1987-1988, apakah pada saat itu narasumber sudah dewasa (berumur 17 tahun).

Berdasarkan hasil eksternal terhadap narasumber bernama Ilyas Surahman saat ini beliau berumur 58 tahun berdasarkan kelahiran 17 Januari 1962. Ilyas Surahman sudah berumur 25 tahun ketika tahun 1987 sehingga cukup dewasa dan dapat dijadikan sumber. Selain faktor umur peran seseorang dalam sebuah peristiwa juga dipertimbangkan menjadi salah satu kritik eksternal. Ilyas Surahman adalah pelaku yang beberapa kali menumpang kereta jalur Stasiun Pirusa ke Stasiun Cibinong untuk pergi ke Bandung maupun pulang ke Tasikmalaya, karena pada saat itu beliau berprofesi sebagai tukang parkir di Bandung pada tahun 1987-1988.

Kritik eksternal terakhir adalah berhubungan dengan kondisi Kesehatan baik fisik maupun mental, kondisi fisik Ilyas Surahman sehat dan tidak terganggu secara psikologis menjadikan Ilyas Surahman dapat digolongkan sebagai sumber primer. Tahapan kritik eksternal terhadap fisik dokumen adalah berhubungan dengan keaslian sumber, tahun pembuatan dokumen serta jenis kertas, ukuran, bahan, tinta, jenis tulisan. Berdasarkan hasil kritik sumber eksternal pada dokumen *Japan International Cooperation Agency* dengan judul *The Feasibility study on the disaster prevention project in the southeastern slope of Mt. Galunggung Final report*.

Dokumen ini adalah dokumen asli laporan JICA bekerjasama dengan pemerintah Indonesia terhadap letusan Gunung Galunggung. Tahun pembuatan dokumen menunjukkan bahwa dokumen dibuat tahun 1988 di rentang tahun penelitian, kritik eksternal terakhir adalah kondisi dari dokumen, kondisi dokumen JICA masih baik dan terbaca sehingga dari penjelasan diatas dokumen JICA berjudul *The Feasibility study on the disaster prevention project in the southeastern slope of Mt. Galunggung Final report* dapat digolongkan kepada sumber Primer.

Pada tahapan kritik internal, kritik yang dilakukan oleh penulis adalah dengan melihat perbandingan dari hasil wawancara narasumber dengan buku atau arsip yang penulis gunakan sebagai sumber. Perbandingan isi sumber tersebut penulis lakukan terhadap Bapak Ilyas Surahman dengan arsip JICA mengenai pengoperasian kereta api. Dalam wawancara dengan narasumber penulis mendapatkan fakta bahwa setiap hari stasiun memuat pasir pada pagi, sore, hingga malam. Hal tersebut dibuktikan dalam dokumen JICA ditemukan data tentang kedatangan dan pemberangkatan kereta api di stasiun Pirusa. Kereta api paling pagi tiba di stasiun Pirusa pada pukul 04.15 dan pemberangkatan terakhir kereta api adalah 16.30 sehingga pengangkutan pasir ke kereta pasti diantara rentang jam tersebut. Namun untuk pengangkutan pada malam hari yang dilihat oleh narasumber penulis memberikan argumentasi hal tersebut diakibatkan karena keterlambatan kereta yang datang ke stasiun Pirusa. Karena pada rentang tahun 1987-1988 kereta seringkali terlambat dan tidak sesuai jadwal.

Setelah melalui kritik sumber, tahapan penelitian selanjutnya adalah interpretasi. Interpretasi merupakan langkah selanjutnya setelah dilakukan kritik dan analisis sumber. Pada tahap interpretasi, penulis menafsirkan keterangan yang diperoleh dari sumber sejarah berupa fakta-fakta yang terkumpul dari sumber-sumber primer maupun sekunder dengan cara menghubungkan dan

merangkaikannya sehingga tercipta suatu fakta sejarah yang sesuai dengan permasalahan penelitian.

Interpretasi sejarah atau yang biasa disebut juga dengan analisis sejarah merupakan tahap di mana penulis melakukan sintesis atas sejumlah fakta yang diperoleh dari sumber-sumber sejarah ditambah teori, maka disusunlah fakta itu dalam suatu interpretasi yang menyeluruh. Dalam hal ini ada dua metode yang digunakan yaitu analisis berarti menguraikan dan sintesis yang berarti menyatukan. Keduanya dipandang sebagai metode utama di dalam interpretasi¹⁶.

Interpretasi yang penulis lakukan adalah melakukan penafsiran terhadap data-data dan fakta-fakta yang sudah diperoleh dari hasil studi literatur dan wawancara. Untuk mempertajam analisis terhadap permasalahan yang penulis kaji, maka pada tahap ini digunakan pendekatan interdisipliner. Peneliti menggunakan ilmu sejarah dan ilmu ekonomi dalam pendekatan interdisipliner. Ilmu sejarah akan fokus membahas kejadian masa lalu dari Stasiun Pirusa sedangkan ilmu ekonomi akan memberikan bantuan dalam analisis data mengenai *supply and demand* terhadap kebutuhan pasir dari Gunung Galunggung. Pembuktian teori diawali dengan *Supply* pasir Galunggung dilihat dari seringnya kereta bongkar muat pasir Galunggung 5x sehari di Stasiun Pirusa dengan harga produksi rendah. Dibandingkan dengan *demand* pasir di Jakarta tinggi maka akan terjadi surplus dalam permintaan sehingga menghasilkan keuntungan bagi PT yang melakukan penambangan dan pengiriman pasir ke Jakarta.

Historiografi merupakan penulisan, pemaparan atau pelaporan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan. Layaknya laporan penelitian ilmiah, penulisan hasil penelitian sejarah hendaknya dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai proses penelitian dari awal (fase perencanaan) sampai dengan akhir (penarikan kesimpulan)¹⁷. Tahap historiografi merupakan tahap akhir dari tahap penelitian yang telah dilakukan sebelumnya dari mulai tahap heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Historiografi ini akan penulis laporkan dalam sebuah tulisan berbentuk artikel dengan judul Perkembangan Stasiun Pirusa 1987-1988. Artikel ini penulis susun dengan gaya bahasa yang sederhana, ilmiah dan menggunakan penulisan yang sesuai dengan ejaan yang disempurnakan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Latar Belakang Pembangunan Stasiun Pirusa

Pada malam hari tanggal 5 April 1982 penduduk di sekitar Kabupaten Garut dan Tasikmalaya dikejutkan oleh letusan keras dari arah Gunung Galunggung. Letusan Gunung Galunggung ini sangat mengagetkan mengingat pada penelitian yang dilakukan pada tahun 1981 tidak ada tanda akan terjadinya letusan¹⁸. Letusan 1982 dimulai April dan berlanjut selama sembilan bulan hingga Januari tahun berikutnya. Ada lebih dari enam puluh letusan besar selama periode itu, dan letusan skala kecil berjumlah lebih dari tiga ratus kali. Periode aktivitas vulkanik pada tiga kesempatan sebelumnya masing-masing adalah satu, dua dan lima belas

¹⁶ Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana Yogya, 2003), 100.

¹⁷ Abdurahman, *Metode Penelitian Sejarah*, 76.

¹⁸ Sutikno Bronto, "Volcanic Geology of Galunggung, West Java, Indonesia" (University of Canterbury, 1989), 70.

hari, menjadikan periode aktivitas yang panjang menjadi salah satu faktor yang menjadi ciri letusan pada tahun ini.

Periode aktivitas panjang Gunung Galunggung pada tahun 1982 telah menutupi daerah pegunungan dekat Tasikmalaya dengan puing-puing dari gunung berapi. Dampak letusan gunung Galunggung dapat dibagi menjadi kerusakan langsung dari letusan (bencana utama), dan kerusakan yang terjadi akibat aliran lumpur yang disebabkan oleh campuran hujan dan endapan yang tertimbun (bencana sekunder). Ada juga kerusakan akibat banjir. Peristiwa ini menyebabkan lebih kurang 30.000 orang harus mengungsi dan mempengaruhi kehidupan sosial ekonomi sekitar 297.000 orang. Selain itu sekitar 161.000 hektar lahan mengalami kerusakan. Jumlah total kerusakan di Kabupaten Tasikmalaya adalah Rp 52 miliar. Ada tambahan kerusakan senilai Rp 19 miliar pada Kabupaten Garut yang berdekatan, dan Rp 4 miliar untuk Kabupaten Ciamis. Totalnya kemudian mencapai Rp 75 miliar¹⁹. Berikut tabel data total kerusakan yang diakibatkan letusan gunung Galunggung:

TABEL 2 KERUSAKAN KABUPATEN TASIKMALAYA DARI BENCANA ERUPSI GUNUNG GALUNGGUNG

Sektor	Rincian	Jumlah	Jumlah kerugian dalam juta Rupiah
Sosial	SD	237	3.359.7
	SMP/SMA	3	27
	Masjid	103	141.4
	MI	116	45.2
	Pesantren	21	13
	Puskesmas/ Rumah sakit	10	21,4
	Fasilitas Umum	189	12
	Rumah	7740	4.199.2
	Sub Total		7.818.9
Ekonomi	Pertanian		18.141
	Perkebunan		3.645.8
	Perhutanan		11.761.7
	Perikanan		2.664.2
	Peternakan		1.713.8
	Perdagangan		232.6
	Industri		195.2
	Jalan, Jembatan dan irigasi		3.372.6
	Sub Total		42.727.3
Umum	Kerugian pendapatan Pemerintah		1641.7
	Pemerintahan		110.5
	Sub Total		1.752.2
Total Keseluruhan			52,298.4

Sumber: Japan International Cooperation Agency (1988) The Feasibility study on the disaster prevention project in the southeastern slope of Mt. Galunggung. Final report hlm 27.

Bencana letusan Gunung Galunggung merupakan salah satu bencana kemanusiaan terbesar pada masa Orde Baru. Letusan Gunung Galunggung telah merusak lebih kurang 94.000 ha lahan kebun dan sawah milik penduduk, selain itu juga mengancam 87.000 ha lahan tanaman pangan lain. Hal ini mengakibatkan

¹⁹ Direktorat Vulkanologi, *Laporan Hasil Lokakarya Nasional Penanggulangan Bencana Alam Galunggung Pada 20-25 September 1982* (Bandung, 1982), 7.

300.000 orang penduduk hidup dalam suasana keterbatasan bahan makanan dan air bersih selama beberapa bulan. Hingga bulan Januari 1983 atau akhir dari fase letusan Gunung Galunggung tercatat lebih dari 80.000 orang mengungsi dan sekitar 35.000 orang harus dipindahkan secara permanen dari daerah-daerah sekitar gunung. Ancaman bencana Gunung Galunggung bukan hanya berasal dari letusan dan guguran awan panas. Memasuki bulan September 1982 seiring dengan terjadinya musim hujan, ancaman banjir lahar dingin juga menimbulkan kekhawatiran bagi pemerintah dan para penduduk ²⁰.

Berdasarkan hasil foto udara yang diambil pada Agustus 1982 dan aktivitas vulkanik pengintaian lapangan yang sebenarnya, volume yang dikeluarkan dari Gunung Galunggung pada tahun 1982 diperkirakan mencapai 370 juta m³. Perkiraan volume material yang dikeluarkan di lereng tenggara dan barat laut Mt. Galunggung, dan DAS bagian atas s. Citanduy adalah 130 juta m³ ²¹. Salah satu material yang banyak terkandung dalam muntahan gunung Galunggung adalah pasir. Pasir yang semula menjadi masalah dilirik para pemodal sebagai bahan galian. Melimpahnya pasir gunung dengan kualitas bagus menarik minat swasta untuk berinvestasi. Kesadaran warga terhadap potensi ekonomi baru dalam bentuk tambang pasir mulai bangkit. Warga setempat turut mengeksploitasi pasir. Mereka menggali pasir dan menjual dengan pola bagi hasil. Untuk setiap truk pasir, pemilik lahan mendapat bagian Rp 2.000 dan penggali mendapat Rp 3.000 ²².

Pemerintah tidak tinggal diam pada bulan April 1982 sejumlah fasilitas pencegahan bencana didirikan oleh Kementerian Pekerjaan Umum, termasuk fasilitas untuk menggali dan mengangkut endapan yang terkumpul di dalam kantong pasir ke daerah Jakarta. Perkiraan dalam sepuluh tahun eksplorasi akumulasi sedimen 6.141.000 m³ dari kantong pasir sungai Cikunir dan akumulasi sedimen 394.000 m³ dari kantong pasir cekungan Sungai Ciloseh, sebesar 6.535.000 m³ seluruhnya, yang akan dibawa ke Jakarta untuk bahan bangunan. Pengangkutan ini difasilitasi oleh rel sepanjang 6,5 kilometer dari Pirusa, Desa Sukaratu, ke Babakan Jawa khusus dibangun untuk mengangkut pasir Galunggung, disambung hingga Jakarta ²³.

Pembangunan sarana dan prasarana di stasiun Pirusa diawali pada tahun 1982 setelah gunung Galunggung meletus. Stasiun ini selesai pada 30 November 1983, terdiri dari dua bangunan yang masing-masing berfungsi sebagai pusat perkantoran dan aktivitas pegawai. kawasan stasiun memiliki 5 lajur rel untuk kereta langsir (pergerakan rangkaian kereta, gerbong, atau hanya lokomotif untuk berpindah jalur rel). Di bagian depan stasiun, tembok tinggi yang menjadi lokasi penimbunan pasir juga terlihat. Kereta pengangkut pasir berangkat pertama kali 1

²⁰ Jhon Ario Katili and Adjat Sudrajat Kusumadinata, *Letusan Gunung Galunggung 1982-1983: Kumpulan Makalah Hasil Penyelidikan*. (Bandung, 1986), 411-412.

²¹ Japan International Cooperation Agency, *The Feasibility Study on the Disaster Prevention Project in the Southeastern Slope of Mt. Galunggung . Final Report*, 48.

²² Hermas E Prabowo and Mukhamad Kurniawan, "Ke Kaki Galunggung Mereka Kembali," *News*, 2012, <https://regional.kompas.com/read/2012/03/15/06253530/Ke.Kaki.Galunggung.Mereka.Kembali?page=all>.

²³ Japan International Cooperation Agency, *The Feasibility Study on the Disaster Prevention Project in the Southeastern Slope of Mt. Galunggung . Final Report*, 48.

Desember 1983 (Wawancara Penulis dengan Ilyas Surahman, pada 14 Februari 2020).

PT Kereta Api Negara Indonesia pada awal pengangkutan di tahun 1983-1984 mengangkut sekitar 1.300 m³/hari pasir Galunggung dari stasiun Pirusa di Tasikmalaya ke stasiun Cipinang di Jakarta. Karena banyaknya permintaan untuk pasir galunggung karena berkualitas baik, maka kapasitas pasir yang diangkut pun bertambah menjadi 3.000 m³/hari di tahun 1985. Kapasitas angkut yang besar menjadikan stasiun Pirusa Sebagai penghasil pasir Terbesar di Indonesia (Wawancara Penulis dengan Saeful, pada 12 Februari 2020).

Perkembangan Stasiun Pirusa 1987-1988

Stasiun Pirusa merupakan stasiun yang berada di Kampung Pirusa, Sukaratu Kab.Tasikmalaya titik koordinat berada di antara 7°16'52"S-108°8'57"E dengan nama kode stasiun 12-05-061-PRS. Panjang rel dari Pirusa ke Indihiang menurut buku Jarak yang dikeluarkan Kantor Pusat PT. Kereta Api Bandung berjarak 6 km²⁴ hal ini berbeda dengan keterangan dari Suprayitno, D. (2019, Februari 26) yang menyatakan jalurnya memiliki panjang sekitar 7,51 kilometer sampai ke percabangan, Percabangan jalurnya berada di daerah Cibodas, tepatnya di PJL (penjaga jalan lintasan) 336. Untuk mengkonfirmasi ini penulis melakukan penelusuran jalur dari PJL 336 sampai stasiun Pirusa jarak yang didapat sesuai dengan yang dikemukakan Deden. Perbedaan ini bisa terjadi karena penulis menelusuri jalan yang tidak utuh karena ada beberapa jalan kereta yang sudah tidak tersambung sehingga penulis terpaksa harus memutar mencari jalur alternatif. Stasiun ini berada di wilayah Balai Teknik Perkeretapian Wilayah Jawa Bagian Barat Daerah Operasi 2 Bandung dengan status tidak aktif.

Status tidak aktif membuat bangunan stasiun terbengkalai, sebagian warga memanfaatkan gedung bekas stasiun untuk ditinggali. Terdapat 11 keluarga dengan jumlah sekitar 50 orang yang mendiami bangunan aset PT KAI itu. Masing-masing keluarga menyekat bangunan dengan triplek untuk tempat tinggalnya (Wawancara penulis dengan Ilyas Surahman, 14 Februari 2020). Tidak hanya bangunan stasiun yang terbengkalai jalur rel di stasiun yang dulu berjumlah 5 jalur ketika penelusuran saya lakukan hanya tinggal menyisakan 2 jalur itupun mungkin hanya sepanjang 20-30 meter di sepanjang perjalanan penelusuran sudah jarang ditemukan sisa-sisa jalur. Hanya tiang sinyal stasiun yang masih berdiri kokoh ketika penulis sampai di area stasiun Pirusa.

Tiang sinyal yang terdapat di Stasiun Pirusa termasuk ke dalam sistem persinyalan alkmaar digerakkan dengan tuas penggerak/handle sinyal secara mekanik/manual dengan tenaga manusia. Tuas penggerak/handle dengan palang sinyal pada tiang sinyal dihubungkan dengan kawat atau rantai. Ciri stasiun menggunakan persinyalan alkmaar adalah seluruh wesel menggunakan tuas penggerak wesel manual yang berada di dekat setiap wesel atau dengan kata lain wesel tidak dioperasikan secara terpusat. Sistem persinyalan alkmaar ini tidak bisa dirangkai dengan sinyal blok, sehingga tidak dapat dipakai pada stasiun yang

²⁴ SUBDIT JALAN REL & JEMBATAN, *Buku Jarak* (Bandung: KANTOR PUSAT PT. KERETA API BANDUNG, 2004), 8.

berbatasan dengan stasiun lain yang menggunakan peralatan persinyalan elektrik

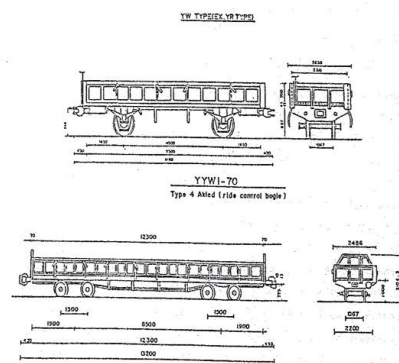
Gambar 1: Kondisi Kantor Stasiun Pirusa yang terbengkalai



(Sumber: <http://hayutravelling.blogspot.com/2017/04/menelusuri-jalur-kereta-api-pengangkut.html>)

Tiang inilah yang menjadi saksi setiap hari lokomotif membawa pasir Galunggung. Pasir Galunggung diangkut dengan menggunakan lokomotif CC 201 dengan no kereta BC 4001, BC 4003, BC 4005, BC 4007 dan ELK 234. Ada 3 komposisi pengangkutan yang terjadi di stasiun Pirusa komposisi pertama no kereta BC 4001, BC 4005 dan BC 4007 kereta ini terdiri dari 2 lokomotif diesel (DEL) yang memuat 14 gerbong pengangkut pasir (FC) tipe YYW dengan kapasitas pemuatan 20m³ pasir. Komposisi kedua no kereta BC 4003 kereta dasar terdiri dari satu lokomotif diesel (DEL) yang memuat 28 gerbong pengangkut pasir tipe YW dengan kapasitas pemuatan 9 m³. Komposisi terakhir no kereta ELK 234 kereta terdiri dari satu lokomotif diesel (DEL) yang memuat 7 gerbong pengangkut pasir dengan tipe YYW dengan kapasitas pemuatan 20m³. Mesin untuk ketiga tipe kereta ini sama-sama mempunyai daya 150 *horsepower*.²⁶

Gambar 2: Lokomotif CC 201 Dan perbedaan Gerbong Pengangkut Pasir tipe YYW dan YW



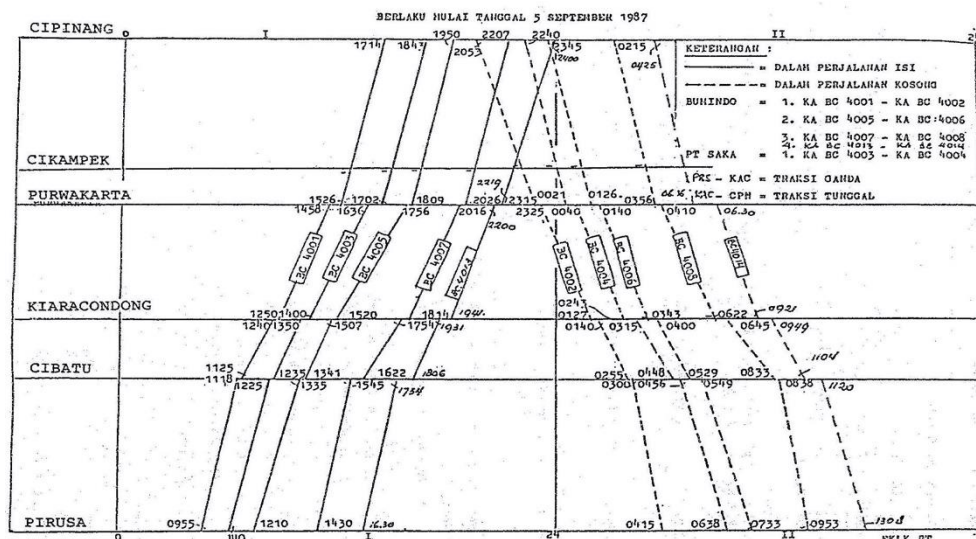
(Sumber: <http://www.theaylesburynews.com/IR.html>)

²⁵ M. Zuhri Pribadi and Sarkawi, "PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR KERETA API TAHUN 1950 - 1970," *Verleden*, Vol. 1, No.1 1, no. 1 (2012): 76.

²⁶ Japan International Cooperation Agency, *The Feasibility Study on the Disaster Prevention Project in the Southeastern Slope of Mt. Galunggung*. Final Report, 52.

Kelima lokomotif setiap hari melakukan perjalanan stasiun Pirusa ke Cipinang. Rute yang dilalui oleh tiap-tiap lokomotif adalah Pirusa-Cibatu-Kiaracandong-Purwakarta-Cikampek-Cipinang. Jalur tersebut adalah jalur yang berat maka untuk memperlancar perjalanan kereta api dilakukan inspeksi dan penimbangan di Stasiun Tasikmalaya (Wawancara penulis dengan Syaeful 12 Februari 2020). Selanjutnya langkah kedua adalah menambah tenaga lokomotif dengan menggunakan lokomotif ganda. Selain tenaga yang prima lokomotif juga diharuskan mempunyai sistem pengereman yang maksimal maka terjadi peningkatan sistem pengereman terhadap gerbong pengangkut pasir yang tadinya sistem pengereman manual, meningkat dengan sistem rem udara. Untuk melihat jadwal pemberangkatan dan kedatangan lokomotif ke Stasiun Pirusa lihat gambar di bawah.

Gambar 3: Jadwal Stasiun Pirusa



Sumber: Japan International Cooperation Agency (1988) *The Feasibility study on the disaster prevention project in the southeastern slope of Mt. Galunggung*. Final report hlm 53²⁷.

Menurut diagram kereta di atas, kereta pasir mulai berangkat dari Stasiun pada jam 09.55 dengan no kereta BC 4001 kereta berangkat berturut-turut pemberangkatan kedua no kereta BC 4003 pada pukul 11.10 dilanjutkan pemberangkatan ketiga pukul 12.10 dengan no kereta BC 4005. Pada sore hari berangkat 2 lokomotif terakhir dengan no kereta BC 4007 yang berangkat pada pukul 14.30 dan kereta dengan no BC 4013 yang berangkat pukul 16.30. Jarak antara stasiun Pirusa dan Stasiun Cipinang adalah 274 km dan transportasi, sesuai jadwal, membutuhkan 7-8 jam. Kedatangan kereta di stasiun Cipinang berturut-turut pada pukul 17.14, 18.43, 19.50, 22.07, 22.40. pembongkaran muatan kereta dilakukan setelah kereta tiba, waktu yang dibutuhkan untuk pembongkaran adalah 3-4 jam, setelah kereta kosong kereta siap diberangkatkan kembali.

Perjalanan kereta pasir kosong dari stasiun Cipinang menggunakan nomor genap berbeda dengan no keberangkatan yang berangkat ganjil tapi menggunakan lokomotif yang sama kereta no BC 4001 pada perjalanan pulang akan menggunakan

²⁷ Ibid., 53.

nomor kereta BC 4002 begitupun dengan kereta dengan no BC 4003, BC 4005, BC 4007, dan BC 4013 berganti no menjadi BC 4004, BC 4006, BC 4008 dan BC 4014. Perjalanan kereta dilakukan malam hari mendekati tengah malam untuk menghindari zona waktu lalu lintas yang padat di ujung utara Bandung. Sehingga kereta pasir kosong tidak mengalami keterlambatan dan tiba berturut-turut di pagi hari pada pukul 04.15, 06.38, 07.33, 09.53 dan yang paling siang pukul 13.08 sehingga operasi pemuatan dapat dilakukan tanpa gangguan²⁸.

Pemuatan pasir ke dalam kereta memerlukan waktu sekitar 5 jam. Stasiun Pirusa memfasilitasi pemuatan pasir ke dalam kereta dengan membangun 5 jalur rel karena untuk 3 lokomotif yang tiba pertama proses pengangkutan pasir dilakukan hampir bersamaan. Selain 5 jalur disediakan pula tembok tinggi di selatan stasiun sehingga lebih efektif bagi truk untuk melakukan pemuatan ke gerbong kereta pasir, namun terdapat pula cara pemuatan pasir dengan menaruh pasir ditumpuk di pinggir rel kereta dan diangkut dengan ekskavator. Kedua cara pemuatan pasir ke kereta pasir dapat dilihat pada gambar di bawah ini:

Gambar 4: Proses pemuatan pasir ke kereta di Stasiun Pirusa



(Sumber: <http://www.theaylesburynews.com/IR.htm>)

Setiap hari pemuatan pasir dari Stasiun Pirusa menghasilkan sebanyak 450 ton pasir Galunggung dan dikirim menuju meluncur ke Jakarta untuk memenuhi berbagai proyek. Volume transportasi rata-rata per bulan dari Januari 1987 sampai Juli 1987 adalah 10.500 m³. Sebuah angka yang cukup besar pada waktu itu, namun angka tersebut kurang cukup untuk memenuhi kebutuhan pasir di Jakarta maka PT KAI melakukan penambahan gerbong kereta pasir dan melakukan *upgrade* tipe gerbong pengangkut pasir dari BB ke YW dan YYW yang berkapasitas lebih besar²⁹. Untuk memahami kemampuan pengangkutan pasir stasiun Pirusa setelah melakukan *upgrade* gerbong pengangkut lihat table di bawah ini.

²⁸ Ibid., 49.

²⁹ Japan International Cooperation Agency, *Implementation Program for Railway Transportation Improvement Plan (Galunggung Sand Transportation)*, 1991, 57.

Tabel 3: Daftar Volume Muatan Pasir oleh PJKA Di Stasiun Pirusa 1987-1988

BULAN	TAHUN	TIPE GERBONG			JUMLAH GERBONG PERBULAN	JUMLAH PASIR YANG DIANGKUT PER BULAN (M ³)
		YW	YYW	BB		
Juli	1987	1151	822	-	1973	25,484.30
Agustus	1987	698	1049	-	1747	26,779.67
September	1987	930	1190	-	2120	31,578.13
Oktober	1987	837	1522	-	2359	38,997.06
November	1987	415	1558	-	1973	39,223.40
Desember	1987		1862	-	1862	37,390.00
Januari	1988		1952	-	1952	39,040.00
Februari	1988		2004	-	2004	39,980.00
Maret	1988		2121	-	2121	36,120.00
April	1988		2125	-	2125	42,920.00
Mei	1988		1731	-	1731	34,620.00
Juni	1988		1806	-	1806	36,120.00
Total		4031	19742	-	23773	428,251,56

Sumber: Japan International Cooperation Agency (1988) *The Feasibility study on the disaster prevention project in the southeastern slope of Mt. Galunggung. Final report* hlm 55³⁰.

Menurut tabel di atas, Total volume transportasi selama satu tahun (Juli, 1987 - Juni 1988) adalah 428.251 m³ rata-rata pengiriman pasir per bulan adalah 36.600 m³. Volume pengiriman terbesar untuk periode ini terjadi di bulan April 1988, pada bulan tersebut pasir yang diangkut ke Jakarta berjumlah 42.900 m³. Menurut pendapat penulis pengangkutan pasir di bulan April maksimal karena pada bulan April bertepatan dengan bulan Ramadhan dimana PJKA sedang giat-giatnya memacu pekerjaannya dengan limpahan bonus yang akan diberikan pada bulan Mei 1988 ketika Idul Fitri. Pendapat saya terbukti dari menurunnya angkutan pasir secara signifikan di bulan Mei 1988. Ada 2 faktor penyebab menurunnya kiriman pasir, faktor pertama adalah libur Idul Fitri dan faktor kedua karena PJKA memberikan kebijakan untuk mengurangi perjalanan kereta pasir Galunggung untuk dialihkan menjadi kereta tambahan untuk arus mudik dan arus balik.

Sebaliknya volume paling kecil pada periode ini terdapat di bulan Juli 1987 pasir yang diangkut hanya 25.484 m³. Hal ini menurut penulis adalah imbas dari perubahan tipe gerbong pengangkut pasir dari BB ke YW dan YYW perubahan ini terlihat dari meningkatnya jumlah kiriman pasir dari 10.000 m³ di bulan Juni menjadi 25.484 m³, 250% dari bulan sebelumnya namun masih belum mencapai target karena banyaknya perusahaan masih menggunakan gerbong pasir YW yang daya angkutnya lebih kecil daripada YYW.

Pengiriman pasir oleh kereta dari stasiun pirus ke stasiun Cipinang menurut data kebutuhan pasir di Jabodetabek sangatlah tidak mencukupi. Data kebutuhan pada bulan Oktober 1987, menunjukkan bahwa permintaan pasir untuk Jakarta diperkirakan mulai dari 9.000 m³ hingga 10.000 m³ per hari, semakin besar di

³⁰ Japan International Cooperation Agency, *The Feasibility Study on the Disaster Prevention Project in the Southeastern Slope of Mt. Galunggung . Final Report*, 55.

wilayah Jabotabek, permintaan pasir diperkirakan mencapai 10.000 m³ per hari. Sedangkan menurut data di atas saat pada tahun 1987-1988 volume transportasi ke Jakarta dari kabupaten Tasikmalaya diperkirakan mencapai sekitar 1.000 m³/hari. Defisit 9.000 m³ per hari ³¹.

Defisit 9.000 m³ per hari menjadikan permintaan pasar sangat tinggi untuk pasir Galunggung, maka sebagian perusahaan mengangkut pasir-pasir tersebut ke truk-truk untuk dikirim langsung ke Jakarta. Jumlah angkutan truk dan kereta pasir sebetulnya 50%-50% namun kemacetan dan polusi yang menyebabkan pemerintah didorong oleh perusahaan tambang pasir untuk memperbaiki dan memaksimalkan kiriman pasir lewat kereta.

Kemacetan dan polusi diakibatkan pengangkutan pasir oleh truk tergambar dalam simulasi berikut: apabila menggunakan truk untuk mengangkut 2.400 m³ pasir membutuhkan 480 truk per hari perjalanan pulang pergi dengan kapasitas 10 ton, yang berjalan setiap 3 menit. Interval ini tidak hanya akan menyebabkan kemacetan lalu lintas di jalan terjal di distrik pegunungan tetapi masalah lingkungan seperti getaran, kebisingan, polusi udara, yang memiliki efek buruk pada penghuni di sepanjang jalan raya³². Selain itu faktor keuntungan juga menjadi alasan lain dari penggunaan kereta dibandingkan truk untuk mengangkut pasir Galunggung. Lihat tabel di bawah untuk perbandingan antar moda untuk mengangkut pasir Galunggung:

Tabel 4: Tabel Perbandingan Harga Transportasi Pasir Kotor antara Jakarta dan Tasikmalaya (RP per m³)

Moda transportasi	Biaya sebelum pemuatan pasir	Biaya pengiriman	Biaya Bongkar-Muat	Keuntungan	Total
Kereta	5600	1600	1000	4400-7400	27000-30000
Truk	2800	22000		2200-5200	27000-30000
Harga Pasir di Jakarta					27000-30000

Sumber: : Japan International Cooperation Agency (1991) *Implementation program for railway transportation improvement plan (Galunggung sand transportation)* hlm 64 ³³.

Data di atas memperlihatkan bahwa keuntungan perusahaan penambang pasir galunggung lebih besar apabila menggunakan kereta dibandingkan truk. Keuntungan terendah per m³ pasir adalah Rp 4400 2x lipat keuntungannya dibandingkan menggunakan mode truk yang hanya menghasilkan Rp 2200 per m³ selain itu perusahaan tidak khawatir dengan keadaan jalan macet, banjir, dan pungli karena hal tersebut tidak terjadi di mode kereta.

Keuntungan dengan adanya stasiun Pirusa tidak hanya dirasakan para perusahaan-perusahaan penambang, masyarakat sekitar juga mendapatkan berkah dengan munculnya perusahaan-perusahaan tambang pasir. Warga masyarakat

³¹ Japan International Cooperation Agency, *Implementation Program for Railway Transportation Improvement Plan (Galunggung Sand Transportation)*, 34.

³² Ibid., 52.

³³ Ibid., 64.

banyak terserap untuk menjadi kuli angkut dan kuli bongkar terdapat pula sebagian masyarakat yang menjadi supir dari truk yang mengantarkan pasir dari galian ke stasiun Pirusa.

Masyarakat juga difasilitasi oleh perusahaan untuk mengeskplotasi pasir dengan sistem bagi hasil. Untuk setiap truk pasir, pemilik lahan mendapat bagian Rp 2.000 dan penggali mendapat Rp 3.000. sistem tersebut membuat masyarakat berbondong-bondong untuk menjadi penggali pasir. Pasir akan ditampung oleh pemilik perusahaan tambang dan dikirimkan ke stasiun Pirusa yang nantinya dikirim ke Jakarta ³⁴.

Aktifitas pengangkutan pasir di stasiun Pirusa menjadikan ladang usaha bagi masyarakat sekitar stasiun dengan berjualan berbagai kebutuhan bagi para pekerja bongkar muat pasir dan supir truk salah satunya Misnah yang berjualan nasi dan lauk pauknya di sekitar stasiun Pirusa. Misnah mengungkapkan hasil rata-rata sehari berdagang nasi di sekitar stasiun mendapatkan untung sekitar 5000 hasil yang lumayan untuk ukuran tahun 1988 (Wawancara penulis dengan Misnah, 7 November 2020).

Keuntungan lain bagi masyarakat sekitar adalah mendapatkan angkutan gratis dari Tasikmalaya ke Bandung atau Jakarta maupun sebaliknya meskipun hal ini illegal karena berbahaya masyarakat sangat terbantu dengan tumpangan gratis ini salah-satunya Ilyas Surahman. Ilyas sering menumpang pergi ke Bandung maupun pulang ke Tasikmalaya. "*Sok ngiring di luhur gerbong*"(suka ikut di atas gerbong) karena memang mudah untuk naik karena gerbong terbuka untuk memudahkan memuat pasir. Beliau nekat menumpang untuk mengirit ongkos untuk pulang ke Tasikmalaya maupun pergi ke Bandung karena pada saat itu beliau berprofesi sebagai tukang parkir di Bandung pada tahun 1987-1988 (Wawancara penulis dengan Ilyas Surahman, 7 November 2020).

Berbagai keuntungan yang dirasakan masyarakat, perusahaan dan pemerintah seyogyanya dibarengi dengan perawatan dan peningkatan daya angkut sehingga menghasilkan keuntungan maksimal. Beberapa faktor yang perlu diperhatikan PJKA yang menjadi penyebab tidak maksimalnya angkutan pasir Galunggung adalah pertama fasilitas lintasan dan kapasitas stasiun yang kurang. Hampir semua stasiun dilengkapi dengan perangkat interlocking mekanis lama, perangkat ini membutuhkan lebih banyak waktu penanganan untuk saklar, sinyal dan *blocking*, karena masih bersifat mekanis. Perangkat keamanan yang memburuk dan kabel komunikasi yang tidak sesuai standar membatasi jumlah kereta yang beroperasi tetapi juga mengganggu pengoperasian normal. Faktor kedua adalah kondisi Lokomotif diesel (DL) dan gerbong barang (FC) banyak yang tidak layak pakai dan beberapa di antaranya rusak. Kuantitas DL kurang bagus dan mereka seringkali tidak sesuai jadwal. Faktor ketiga adalah penambahan fasilitas bongkar muat di stasiun Cipinang. Fasilitas penanganan untuk pasir di stasiun bongkar muat cukup memadai untuk enam kereta. Diperlukan untuk memeriksa lebih dari enam kereta apakah memadai di Stasiun Cipinang yang padat lalu lintas keretanya.

KESIMPULAN

³⁴ Prabowo and Kurniawan, "Ke Kaki Galunggung Mereka Kembali."

Perkembangan Stasiun Pirusa dan Jalur kereta Pirusa ke stasiun Cipinang pada tahun 1987-1988 menunjukkan bahwa stasiun Pirusa dalam satu hari rata-rata mengirimkan 5 lokomotif untuk mengangkut pasir. 5 lokomotif dan gerbong pengangkut pasir yang berangkat memiliki konfigurasi yang berbeda komposisi pertama terdiri dari kereta dasar terdiri dari 2 lokomotif diesel (DEL) dengan mesin tenaga kuda 1950 dan 14 gerbong pengangkut pasir (FC) tipe YYW dengan kapasitas pemuatan 20m³ pasir. Komposisi kedua terdiri dari kereta dasar terdiri dari satu lokomotif diesel (DEL) dengan mesin tenaga kuda 1950 yang memuat 28 gerbong pengangkut pasir tipe YW dengan kapasitas pemuatan 9 m³. Komposisi terakhir terdiri dari kereta dasar terdiri dari satu lokomotif diesel (DEL) dengan mesin tenaga kuda 1950 yang memuat 7 gerbong pengangkut pasir dengan tipe YYW dengan kapasitas pemuatan 20 m³. Perjalanan lokomotif dari Stasiun Pirusa ke stasiun Cipinang ditempuh selama 7-8 jam. Dalam periode satu tahun juli 1987-juni 1988 kereta pengangkut pasir Galunggung berhasil mengirimkan pasir ke Jakarta dengan volume 428.251 m³ rata-rata pasir yang diangkut per bulan adalah 36.600 m³ dan memenuhi kebutuhan pasir Jakarta sebesar 10%. Volume pengiriman terbesar untuk periode ini terjadi di bulan April 1988, pada bulan tersebut pasir yang diangkut ke Jakarta berjumlah 42.900 m³. Hal tersebut menjadikan stasiun Pirusa merupakan stasiun Kereta pengangkut pasir terbesar di Indonesia. Klaim stasiun kereta pengangkut pasir terbesar terbukti dengan volume pasir yang dikirimkan ke Jakarta yang termasuk besar pada saat itu. Pengiriman ini menjadi berkah bagi para perusahaan tambang pasir di daerah Tasikmalaya yang apabila di rata-rata mendapatkan keuntungan RP 4400 sampai RP 7400 per m³ apabila menggunakan sarana kereta api dan RP 2200 - RP 5200 per m³ dengan menggunakan sarana truk. Perbedaan keuntungan yang mencolok menjadikan sarana kereta api adalah sarana paling menguntungkan untuk pengangkutan pasir gunung Galunggung dibandingkan truk yang memberikan efek kemacetan lalu lintas di jalan terjal di distrik pegunungan tetapi masalah lingkungan seperti getaran, kebisingan, polusi udara, yang memiliki efek buruk pada penghuni di sepanjang jalan raya karena banyaknya truk yang dipakai oleh perusahaan tambang pasir. Masyarakat sekitar juga mendapatkan keuntungan ekonomi dengan adanya stasiun Pirusa dikarenakan terbukanya lapangan pekerjaan dari kuli kasar pengumpul pasir, penggali pasir supir truk hingga operator alat berat. Selain itu warga sekitar memanfaatkan banyaknya pekerja dengan membuka warung makan di sekitar stasiun. Warga juga secara ilegal menumpang pada kereta untuk bepergian ke Bandung dan Jakarta maupun sebaliknya dengan gratis.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurahman, Dudung. *Metode Penelitian Sejarah*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 2008.
- Arifianto, Bambang. "Jejak Kereta Pengangkut Pasir Tasikmalaya. Andil Gunung Galunggung Untuk Pembangunan Jakarta." *News*, 2019. <https://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/pr-01307026/jejak-kereta-pengangkut-pasir-tasikmalaya-andil-gunung-galunggung-untuk-pembangunan-jakarta>.
- Arnani, Mela. "4 Jalur KA Di Jawa Barat Akan Difungsikan Kembali, Ini Penjelasan KAI." *News*, 2019. Accessed February 8, 2020. <https://regional.kompas.com/read/2019/01/21/10345661/4-jalur-ka-di-jawa->

- barat-akan-difungsikan-kembali-ini-penjelasan-kai.
Bronto, Sutikno. "Volcanic Geology of Galunggung, West Java, Indonesia."
University of Canterbury, 1989.
Direktorat Vulkanologi. *Laporan Hasil Lokakarya Nasional Penanggulangan Bencana Alam Galunggung Pada 20-25 September 1982*. Bandung, 1982.
Hafizh, M. Naufal. "DPRD Jabar Dorong Pembangunan Rel Kereta Ke Bandara Kertajati." *News*, 2019. Accessed February 8, 2020.
<https://www.ayobandung.com/read/2019/07/10/57333/dprd-jabar-dorong-pembangunan-rel-kereta-kebandara-kertajati>.
Hariman, Dahrif. *Rambutku Memang Lurus Kulitku Juga Putih Tetapi Hati & Pikiranku Keriting*. 1st ed. Yogyakarta: Deepublish, 2016.
Hermanto, Dwiamoko. *Peran Transportasi Perkeretaapian Dalam Pembangunan Nasional Melalui Analisis Input-Output*. Jakarta: Kencana, 2018.
Ismaun. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Bandung: Historia Utama Press, 2005.
Japan International Cooperation Agency. *Implementation Program for Railway Transportation Improvement Plan (Galunggung Sand Transportation)*, 1991.
———. *The Feasibility Study on the Disaster Prevention Project in the Southeastern Slope of Mt. Galunggung . Final Report*, 1988.
Katili, Jhon Ario, and Adjat Sudrajat Kusumadinata. *Letusan Gunung Galunggung 1982-1983: Kumpulan Makalah Hasil Penyelidikan*. Bandung, 1986.
Kementerian Perhubungan. *KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR KP 2128 TAHUN 2018*. Indonesia, 2018.
Kuntowijoyo. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana Yogya, 2003.
Lombard, Denys. *Nusa Jawa: Silang Budaya Batas-Batas Pembaratan Jilid 1*. Jakarta: Gramedia, 2000.
Mulyana, Agus. *Sejarah Kereta Api Di Priangan*. Yogyakarta: Ombak, 2017.
Prabowo, Hermas E, and Mukhamad Kurniawan. "Ke Kaki Galunggung Mereka Kembali." *News*, 2012.
<https://regional.kompas.com/read/2012/03/15/06253530/Ke.Kaki.Galunggung.Mereka.Kembali?page=all>.
Prayitno, Bambang Setiyo. "KA Bandung-Cianjur Berhenti Beroperasi Karena Kekurangan Subsidi." *News*, 2013.
<https://www.tribunnews.com/regional/2013/04/11/ka-bandung-cianjur-berhenti-beroperasi-karena-kekurangan-subsidi-pemerintah>.
Pribadi, M. Zuhri, and Sarkawi. "PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR KERETA API TAHUN 1950 - 1970." *Verleden*, Vol. 1, No. 1 1, no. 1 (2012).
Sjamsudin, Helius. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak. Yogyakarta: Ombak, 2007.
SUBDIT JALAN REL & JEMBATAN. *Buku Jarak*. Bandung: KANTOR PUSAT PT. KERETA API BANDUNG, 2004.
Telaga Bakti, Nusantara. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1 Dan 2*, 1997.

Narasumber

- Misnah. (62 Tahun), Wawancara Pada 7 November 2020.
Surahman, I. (59 Tahun), wawancara pada 14 Februari 2020 dan 7 November 2020.
Suprayitno, D. (2019, Februari 26). Jejak Kereta Pengangkut Pasir Tasikmalaya. Andil Gunung Galunggung untuk Pembangunan Jakarta (Arifianto. B,

Interviewer) home/Jawa Barat. Retrieved from <https://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/pr-01307026/jejak-kereta-pengangkut-pasir-tasikmalaya-andil-gunung-galunggung-untuk-pembangunan-jakarta>.
Saeful. (45 Tahun), wawancara pada 12 Februari 2020.