



Stasiun Jatinegara Era Revolusi Kemerdekaan Indonesia 1945-1949

Andi¹, Rudy Gunawan², Humar Sidik^{3*}, Abdulhadi⁴, Sigit Sudibyo⁵, Ika Putri Sulistyana⁶, Khofifatunnisa⁷

¹ Universitas Muhammadiyah PROF. DR. HAMKA; andi@uhamka.ac.id

² Universitas Muhammadiyah PROF. DR. HAMKA; rudyansich@gmail.com

³ Universitas Muhammadiyah PROF. DR. HAMKA; humarsidik4@gmail.com

⁴ Universitas Muhammadiyah PROF. DR. HAMKA; aduduhadi21@gmail.com

⁵ Universitas Muhammadiyah PROF. DR. HAMKA; sudibyosigit5@gmail.com

⁶ Universitas Muhammadiyah PROF. DR. HAMKA; iikaput7@gmail.com

⁷ Universitas Muhammadiyah PROF. DR. HAMKA; khofifahnis28@gmail.com

*Korespondensi

Dikirim: 30-04-2021; Diterima: 18-06-2021; Diterbitkan: 30-06-2021

Abstract: Jatinegara, in this case Jatinegara Station, is one of the locations that has historical traces of a series of events defending the independence of the Republic of Indonesia from the threat of the Dutch Kingdom assisted by the Allies, represented by the British) in the era of the Indonesian independence revolution in 1945-1949. The purpose of this research is to raise the events surrounding the revolution for Indonesian independence at Jatinegara Station in 1945-1949. The method used in this research is the historical research method. The stages in historical research begin with heuristics, criticism, interpretation, and historiography or historical writing. The results showed that Jatinegara Station was involved in a number of events and state duties which were quite important for the continuity of the newly independent Republic of Indonesia. The incident, namely, the takeover of the power of the Railways/Railway Department in Jakarta (September 3, 1945), and the extraordinary Railway Events of the Indonesian President's Entourage Soekarno to Yogyakarta (January 3, 1946).

Keywords: independence; Jatinegara; revolution; station

Abstrak: Jatinegara dalam hal ini Stasiun Jatinegara adalah salah satu lokasi yang memiliki jejak sejarah serangkaian peristiwa mempertahankan kemerdekaan Republik Indonesia dari ancaman Kerajaan Belanda dibantu oleh pihak Sekutu, diwakili oleh Inggris) era revolusi kemerdekaan Indonesia tahun 1945-1949. Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengangkat peristiwa-peristiwa seputar revolusi kemerdekaan Indonesia di Stasiun Jatinegara tahun 1945-1949. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah. Tahapan dalam penelitian historis diawali dengan heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi atau penulisan sejarah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Stasiun Jatinegara terlibat dalam sejumlah peristiwa maupun tugas kenegaraan yang cukup penting bagi kelangsungan Republik Indonesia yang baru saja merdeka. Peristiwa tersebut yaitu, pengambilalihan kekuasaan Perkeretaapian/Djawatan Kereta Api di Jakarta (3 September 1945), dan peristiwa Kereta Api Luar Biasa rombongan Presiden RI Soekarno ke Yogyakarta (3 Januari 1946).

Kata Kunci: Jatinegara; kemerdekaan; revolusi; stasiun



Jurnal Fajar Historia is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.

Pendahuluan

Jatinegara adalah nama sebuah kecamatan yang terletak di wilayah Kotamadya Jakarta Timur. Lokasi ini cukup dikenal oleh masyarakat karena pasarnya yang cukup ramai dan bangunan stasiun Jatinegaranya yang telah ditetapkan sebagai cagar budaya. Hal itu menjadikan Jatinegara sebagai lokasi yang strategis dan memiliki nilai historis yang tidak dapat dilepaskan dengan sejarah Batavia di era kolonial Belanda (Zaenuddin, 2018). Nama Jatinegara berkaitan erat dengan peristiwa penaklukan Jayakarta oleh VOC (Pemprov DKI Jakarta, 2017). Kemenangan Belanda inilah yang mengubah nama Jayakarta menjadi Batavia (30 Mei 1619). Setelah Jayakarta berhasil direbut oleh Belanda, daerah ini menjadi tempat pelarian atau pemukiman keturunan keluarga Pangeran Jayakarta dan pengikutnya (Pratiwi, Soviana, & Sudarsih, 2014). Selanjutnya ia menyebut daerah ini dengan bahasa sunda “*jatina nagara*” yang berarti negara yang sejati atau pemerintahan yang sejati sebagai simbol perlawanan Kesultanan Banten terhadap penjajah Belanda saat itu (Pemprov DKI Jakarta, 2017).

Dalam perkembangan selanjutnya wilayah Jatinegara mulai meluas dan dihuni oleh warga di luar keturunan Pangeran Jayakarta. Pada tahun 1661, seorang guru agama Kristen yang berasal dari Banda, Maluku, bernama Cornelis van Senen membeli sebidang di sekitar aliran sungai Ciliwung (Heuken, 2016). Sejak saat itu, sebutan Meester Cornelis makin dikenal dalam sejarah Kota Jakarta, dengan diberikannya izin pembukaan hutan di kawasan itu kepada Cornelis van Senen oleh pimpinan VOC di Batavia. Tanah yang dimiliki oleh Cornelis van Senen secara partikelir ini lambat laun berkembang menjadi pemukiman dan pusat perdagangan yang ramai semenjak dibangunnya Jalan Raya Daendels (Zaenuddin, 2018). Sosok Meester Cornelis yang dikenal sebagai guru agama membuatnya biasa dipanggil *Meester*, yang berarti tuan guru. Oleh karena itu, masyarakat seringkali menyebut wilayah ini dengan nama Meester Cornelis atau biasa disingkat *meester* oleh orang-orang Pribumi. Bahkan sampai dewasa ini nama itu masih umum digunakan oleh penduduk Jakarta, termasuk oleh para pengemudi angkutan kota.

Pada abad ke-19, Meester Cornelis merupakan kota satelit Batavia yang terkemuka. Sarana transportasi pendukung mulai dibangun di wilayah ini dengan diresmikannya jalur kereta yang menghubungkan Meester Cornelis (Jatinegara) dengan Batavia (Jakarta Kota) pada 31 Maret 1887 (Hariyadi & Sudarsih, 2015). Tahun 1905, dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah oleh Pemerintah Hindia Belanda, maka dibentuklah Pemerintah *Gemeente* (kotamadya) Meester Cornelis, bersamaan dengan dibentuknya *Gemeente* Batavia. Selain itu, tahun 1924 Meester Cornelis menjadi kabupaten Meester Cornelis yang melingkupi empat kawedanan, yaitu Kawedanan Meester Cornelis (Jatinegara), Kebayoran, Bekasi, dan Cikarang (Ruchiat, 2018). Dalam sejarah pemerintahan kota, Jatinegara baru masuk dalam wilayah administratif kota pada tahun 1926 sejak masa *Stadgemeente* Batavia. Pada waktu itu Meester Cornelis (Jatinegara) merupakan *Stadgemeente* tersendiri yang terdiri dari Desa Jatinegara, *Onderdistrict* Pulogadung, Distrik dan *Regentschap* Meester Cornelis (Pemprov DKI Jakarta, 2017). Kemudian, mulai 1 Januari 1936 berdasarkan ordonansi Staatblad 1934 No. 687, *Gemeente* Meester Cornelis digabungkan dengan *Stadgemeente* Batavia.

Nama Jatinegara sendiri baru muncul tahun 1942, ketika Tentara Kekaisaran Jepang menduduki Hindia Belanda. Nama Meester dianggap berbau Belanda sehingga diganti menjadi Jatinegara. Pada masa itu Jatinegara, memiliki kedudukan sebagai sebuah *Siku*, setingkat kawedanan, bersama-sama dengan Penjaringan, Mangga Besar, Tanjung Priok, Tanah Abang, Gambir, dan Pasar Senen (Ruchiat, 2018). Setelah Indonesia merdeka, Belanda datang kembali ke Indonesia dengan melakukan agresi militer dan berbagai blokade ekonomi, militer dan politik yang bertujuan untuk menduduki kembali daerah yang secara politis dan ekonomis dianggap sangat penting, sehingga pendudukan tersebut dilakukan untuk meruntuhkan Republik Indonesia (Wardodjo, 2018). Hanya beberapa pekan setelah Indonesia merdeka, Jakarta diduduki oleh Belanda. Akibatnya terjadi perlawanan terhadap pihak Belanda diberbagai wilayah Jakarta hingga tahun 1949 (Grijns & Nas, 2007). Salah satunya adalah wilayah Jatinegara. Jatinegara dalam hal ini Stasiun Jatinegara adalah salah satu lokasi yang memiliki jejak sejarah serangkaian peristiwa mempertahankan kemerdekaan Republik Indonesia (yang baru merdeka) dari ancaman Kerajaan Belanda (dengan dibantu oleh pihak Sekutu, diwakili oleh Inggris). Dalam perkembangannya serangkaian peristiwa yang terjadi sejak proklamasi kemerdekaan Indonesia 17 Agustus 1945 hingga pengakuan kedaulatan Indonesia oleh Kerajaan Belanda pada 29 Desember 1949 ini dikenal dengan era revolusi kemerdekaan Indonesia tahun 1945-1949 (Limah, Utomo, & Suryadi, 2018).

Terdapat beberapa penelitian yang relevan terkait dengan judul yang diangkat oleh peneliti, diantaranya penelitian tentang perkembangan transportasi kereta api di Jakarta (Jumardi *et al*, 2020). Penelitian ini lebih condong membahas tentang perkembangan kereta api di Jakarta, mulai dari sejarahnya hingga eksistensinya dimasa sekarang. Artikel ini dirasa relevan karena membahas tentang perkeretaapian dan terdapat ulasan terkait stasiun Jatinegara walau hanya sekilas. Hal tersebut juga yang lantas membuat artikel tersebut memiliki perbedaan dengan judul yang diangkat peneliti, dimana penelitian yang dikaji oleh peneliti lebih mengedepankan pada peran stasiun Jatinegara di era revolusi, sedangkan tersebut pembahasan terkait stasiun Jatinegara beserta perannya dikaji dengan begitu minim dan tidak mendalam. Kemudian penelitian tentang peran kereta api indonesia (KAI) sebagai infrastruktur transportasi wilayah perkotaan (Biomantara dan Herdiansyah, 2019). Penelitian ini memiliki relevansi berupa persamaannya terhadap kajian kereta, akan tetapi jika dikaji lebih mendalam nilai historis akan peran kereta terutama stasiun Jatinegara begitu minim. Selanjutnya ada penelitian (Jonathan, et al., 2020) tentang penataan kawasan segitiga Jatinegara sebagai ikon wisata Jakarta Timur. Penelitian ini relevan karena membahas terkait stasiun Jatinegara juga di dalamnya. Walaupun demikian fokus kajiannya terhadap stasiun Jatinegara begitu minim dan lebih ke konteks sekarang.

Fakta-fakta yang telah dikemukakan dalam kajian terdahulu di atas secara tidak langsung menyiratkan akan sedikitnya kajian terhadap stasiun Jatinegara terutama dalam konteks historis. Oleh sebab itu tujuan penelitian ini adalah untuk mengangkat jejak heroisme (lokalitas sejarah) di wilayah Jatinegara, khususnya yang melibatkan stasiun Jatinegara dalam revolusi kemerdekaan Indonesia pada tahun 1945-1949, yang kurang diketahui masyarakat akibat minimnya kajian yang ada. Secara tidak langsung hal ini juga membuat riset yang

dilakukan oleh peneliti memiliki posisi tersendiri dalam kajian sejarah perkeretaapian di Indonesia.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah atau historis. Penelitian historis bertujuan untuk merekonstruksi masa lampau secara objektif dan sistematis dan objektif dengan cara mengumpulkan, mengevaluasi, memverifikasi, dan menginterpretasikan bukti-bukti untuk guna memperoleh kesimpulan yang akurat (Suryana, 2010). Tahapan dalam penelitian sejarah diawali dari, heuristik yakni melakukan penelusuran terkait sumber primer dan sekunder yang berhubungan dengan stasiun Jatinegara. Tahapan kedua yakni kritik, yang terdiri dari kritik ekster dan intern. Kritik ekstern mempersoalkan apakah sumber itu memang merupakan sumber yang dicari, sumber primer yang valid. Pada kritik intern dilakukan setelah dapat dipastikan bahwa sumber yang kita hadapi memang merupakan sumber valid. Pada tahap ini harus dibuktikan bahwa kesaksian yang ditampilkan oleh sumber itu memang dapat dipercaya, melalui penilaian intrinsik dari sumber-sumber dan dengan membanding-bandingkan kesaksian berbagai sumber tersebut. Kemudian dilanjutkan dengan interpretasi yakni memberikan penafsiran terhadap sumber-sumber yang ada. Dari keterangan sumber-sumber yang ada selanjutnya dapat disusun fakta-fakta sejarah serta proses penyusunannya menjadi suatu kisah sejarah yang integral menyangkut proses seleksi sejarah. Tahapan terakhir yang dilakukan peneliti adalah historiografi atau penulisan. Tahap ini merupakan klimaks dari penelitian sejarah dan merupakan bagian akhir dari metode sejarah. Adapun pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari multidisiplin ilmu sosial dengan tujuan agar mendapatkan hasil yang kredibel dalam membedah peristiwa yang diteliti.

Hasil Penelitian

Profil Stasiun Jatinegara

Keberadaan Stasiun Jatinegara dahulu bernama Stasiun Meester Cornelis tidak dapat dilepaskan dengan nama daerah atau wilayah yang dimiliki seorang pemuka agama Kristen bernama Cornelis van Senen (Heuken, 2016). Wilayah ini dikemudian hari berkembang pesat menjadi pemukiman dan pusat perdagangan yang ramai (Zaenuddin, 2018). Pada tahun 1887 perusahaan kereta api swasta *Bataviaasche Ooster Spoorweg Maatschappij* (BOSM) meresmikan Stasiun Meester Cornelis bersamaan pembukaan jaringan kereta api Batavia Zuid (Jakarta Kota)-Meester Cornelis (Jatinegara)-Bacassie (Bekasi) yang diperpanjang hingga Karavam (Karawang) (Laksana & Wijokangko, 2020). Karena menghadapi masalah keuangan, maka pada tahun 1898 jalur tersebut dibeli oleh perusahaan kereta api negara *Staatssporwegen* (SS).

Stasiun Jatinegara (Meester Cornelis BOSM), yang beroperasi sejak pembukaan jalur kereta api Batavia-Bekasi pada 1887, terletak lebih ke arah barat dari bangunan Stasiun Jatinegara (Meester Cornelis SS) saat ini. Namun sejak jalur Batavia – Bekasi dibeli SS, stasiun ini mulai direnovasi besar-besaran. Pada tanggal 15 Oktober 1909, SS mengoperasikan sebuah stasiun baru yang letaknya sekitar 600 meter arah ke timur Stasiun Meester Cornelis eks BOSM (KAI, 2017). Kepala Eksploitasi *Westerlijnen* (lintas barat) SS

mengumumkan bahwa Stasiun Meester Cornelis baru dibuka sementara khusus untuk penumpang, koper, dan pengiriman barang pada 15 Oktober 1909. Sementara itu, stasiun lama akan tetap berfungsi sebagai kantor dinas maupun lalu lintas barang selama beberapa waktu (Pratiwi *et al.*, 2014). Bangunan baru Stasiun Jatinegara diperkirakan dirancang oleh arsitek Ir. S. Snuyf, seorang kepala sementara Biro Arsitek *Burgerlijk Openbare Werken* (Departemen Pekerjaan Umum) (KAI, 2017). Mulanya, stasiun ini dikenal dengan Rawa Bangke (sekarang Rawa Bunga) yang diambil dari nama rawa yang berada tidak jauh dari stasiun, yang juga memisahkan Stasiun Meester Cornelis NIS (Depo KRL Bukit Duri) dan seberang sungai (Pratiwi *et al.*, 2014).

Pembangunan stasiun baru ini diperuntukkan sebagai stasiun persinggahan kereta ekspres menuju Bandung. Harapannya para penumpang dari Weltevreden lebih memilih naik kereta dari stasiun ini dibandingkan dari Stasiun Kemayoran, yang ketika itu adalah stasiun SS yang paling utama, tetapi tidak bersifat permanen. Namun setelah pengambilalihan jalur Jakarta-Bogor milik *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) tahun 1913, rencana ini ditinggalkan. Walaupun demikian, kebutuhan akan stasiun yang luas masih diperlukan, karena Meester akan menjadi stasiun penghubung yang penting menuju stasiun Weltevreden (Gambir) dan jalur yang ada ke Tanjung Priok melalui Pasar Senen. Sesuai dengan perluasan kota Batavia yang mengarah terus ke Meester Cornelis (Jong, 1993).

Sejak 1913 perusahaan kereta api negara *Staatspoor en Tramwegen* (SS) mulai menguasai seluruh jaringan jalur kereta api di Batavia dan Meester Cornelis (Walaretina, Hariyadi, & Sudarsih, 2016). Sejak saat itu SS mulai melakukan penataan secara menyeluruh terhadap sarana dan prasarana perkeretaapian di dua kotamadya itu tersebut. Misalnya dengan membangun jalur penghubung baru yang menghubungkan Stasiun Manggarai baru dengan Stasiun Jatinegara. Pembangunan jalur penghubung baru ini ditujukan untuk menggantikan jalur penghubung lama Stasiun Tanah Abang-Menteng-Salemba-Stasiun Kramat yang bersinggungan dengan jalur kereta api Jakarta-Bogor dan bersinggungan dengan jalan raya Matraman (Jumardi *et al.*, 2020). Oleh karena itu, SS membangun jalur ganda yang menanjak dari Stasiun Jatinegara, dan dibuat lebih tinggi dibandingkan jalur sebelumnya serta sebuah jembatan beton di atas Sungai Ciliwung. Selain itu, untuk menghindari perlintasan sebidang di jalan raya yang padat, maka dibangunlah sebuah jembatan (viaduk) di atas Matramanweg (Jalan Matraman), yang keseluruhannya selesai pada tahun 1918. Selanjutnya SS memperpanjang emplasemen dan merenovasi bangunan Stasiun Jatinegara menjadi lebih besar. Pada tahun 1920-an bangunan sayap kanan-kiri stasiun ditambah dengan kanopi peron (KAI, 2017). Adapun besi ukiran sebagai penghubung antara tiang dengan atap berupa besi cor diimpor langsung dari Belanda. Tahun 1924 konstruksi penutup samping kanopi dimodifikasi, yakni atap ditinggikan guna keperluan elektrifikasi jalur kereta api Tanjung Priok-Meester Cornelis.

Ketika pendudukan Jepang tahun 1942, nama Meester Cornelis dianggap berbau Belanda sehingga diganti menjadi Jatinegara (Ruchiat, 2018). Terdapat beberapa versi mengenai asal usul penamaan Jatinegara. Pertama, karena di daerah tersebut terdapat banyak hutan jati. Kedua, nama Jatinegara diambil dari bahasa Sunda “*jatina nagara*” mengacu

kepada “negara sejati” yang dipopulerkan oleh Pangeran Jayakarta. Perubahan nama tersebut pun berdampak terhadap perubahan nama stasiun, yakni Stasiun Jatinegara (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997). Pada masa sekarang, Stasiun Jatinegara telah ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya yang terdaftar di Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata dengan nomor registrasi RNCB.19990112.02.000503 berdasarkan Peraturan Menteri Kebudayaan dan Pariwisata Nomor: PM.13/PW.007/MKP/05 dan Keputusan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan No. 011/M/1999 (KAI, 2017).

Sehubungan dengan pembangunan jalur dwiganda Manggarai-Cikarang, stasiun ini mengalami perubahan besar-besaran. Stasiun Jatinegara saat ini di desain dengan gaya arsitektur futuristik-modern minimalis untuk menggantikan *overcapping* stasiun peninggalan SS. Bangunan utama karya Ir. S. Snuyf yang asli tetap dipertahankan karena telah ditetapkan sebagai cagar budaya oleh PT KAI. Namun demi alasan kenyamanan penumpang, pihak PT KAI bersama Direktorat Jenderal Perkeretaapian menyediakan *Skybridge* dan eskalator pada bangunan baru stasiun (Ucu, 2019). Bangunan baru stasiun ini mulai dioperasikan pada 17 Desember 2020. Demi alasan keselamatan, PT KAI sedikit merombak stasiun, antara lain seperti menghilangkan area penyeberangan antarperon yang sebelumnya dibangun pada saat konstruksi masih berlangsung. Adapun pintu masuk bangunan lama stasiun yang sudah berusia 111 tahun ini telah dipindahkan ke sisi utara bangunan baru tersebut.

Sebelum pembangunan jalur dwiganda, stasiun ini memiliki tujuh jalur kereta api (sepur) dengan jalur 1 sebagai sepur lurus arah Cikampek dan jalur 2 sebagai sepur lurus arah Manggarai ditambah satu jalur yang terhubung dengan depo lokomotif yang terletak di sebelah barat laut stasiun. Ke arah barat laut stasiun terdapat empat jalur kereta api yang berpecah setelah depo, dua jalur dari dan ke Manggarai, dan dua lagi dari dan ke arah Pasar Senen (Achmad, 2020). Selanjutnya, depo lokomotif yang terletak di sebelah barat laut stasiun ini akhirnya direlokasi ke Depo Lokomotif Cipinang yang baru dibuka per pertengahan 2020. Depo lokomotif peninggalan SS tersebut kini dibongkar pada Oktober-November 2020, meski bangunan tersebut telah berstatus cagar budaya (Makki, 2020).

Bangunan asli yang dirancang oleh Ir. S. Snuyf ini bergaya peralihan antara *Indische Empire* dengan gaya Hindia Baru atau kolonial modern (*Nieuwe Indische Bouwstijl*). Dominasi gaya kolonial modern terlihat dari bentuk atap yang curam tetapi menyesuaikan dengan iklim tropis Hindia Belanda. Penggunaan pintu, jendela, *clerestory* memiliki fungsi sebagai pencahayaan alami serta ventilasi udara yang sesuai dengan iklim tropis yang lembap. Bangunan tidak dibuat simetris, melainkan memiliki titik fokus berupa hall bangunan yang lebih tinggi daripada bangunan di sisi kanan-kirinya. Namun, saat ini bangunan itu telah lenyap seiring pembangunan gedung baru stasiun (Pratiwi *et al.*, 2014).

Peranan Stasiun Jatinegara dalam Era Revolusi Kemerdekaan Indonesia Tahun 1945-1949

1. Era Revolusi Kemerdekaan Indonesia

Salah satu bagian penting dalam sejarah bangsa Indonesia yakni peristiwa proklamasi kemerdekaan bangsa Indonesia yang dibacakan oleh Ir. Soekarno pada 17 Agustus 1945 di

Jalan Pegangsaan Timur nomor 56 Jakarta Pusat (Perkasa, 2015). Proklamasi sendiri sering dianggap sebagai puncak dari rangkaian panjang perjuangan rakyat Indonesia sebelumnya dalam rangka merebut kemerdekaan yang memang seharusnya menjadi hak milik setiap individu yang ada. Namun bukan berarti dengan diproklamirkannya status kemerdekaan ini membuat bangsa Indonesia dapat langsung hidup dengan tenang dan nyaman. Dikarenakan Belanda yang dibantu oleh pasukan Sekutu dengan gencarnya terus melakukan serangan demi merebut kembali wilayah Indonesia. Faktor inilah yang lantas melahirkan era revolusi kemerdekaan bangsa Indonesia dalam rangka mempertahankan status kemerdekaan yang telah diraih dengan pengorbanan yang begitu luar biasa oleh rakyat Indonesia (Rinardi, 2017).

Era revolusi kemerdekaan Indonesia berlangsung dari tahun 1945 sampai dengan 1949. Selama rentang waktu tersebut, terdapat berbagai macam gerakan yang dilakukan oleh rakyat Indonesia demi terus menjaga kedaulatan bangsa Indonesia. Mulai dari melakukan perlawanan fisik terhadap pihak Belanda dalam berbagai rangkaian peristiwa, seperti membendung agresi militer yang dilakukan oleh pasukan Belanda serta Sekutu di berbagai wilayah kedaulatan bangsa Indonesia (Dewanti, Wasino, & Bain, 2015). Dalam pelaksanaannya sendiri agresi militer ini dilakukan oleh Belanda sebanyak dua kali, yakni pertama pada 21 Juli 1947 dan yang kedua 19 Desember 1948. Secara tidak langsung hal ini menunjukkan begitu kuatnya keinginan pasukan Belanda untuk menguasai kembali wilayah Indonesia (Anggraini, Iskandarsyah, & Ekwandari, 2014).

Tidak hanya kedua peristiwa itu saja, sebenarnya masih terdapat berbagai pertempuran lainnya yang dilakukan oleh rakyat Indonesia dalam rangka mempertahankan kemerdekaan bangsa Indonesia melalui revolusi fisik, seperti Peristiwa 10 November 1945, Bandung Lautan Api di Bandung pada 1946 dan berbagai peristiwa lainnya (Ardiansyah & Widuatie, 2020). Akan tetapi perlu ditekankan kembali, tidak hanya sebatas revolusi fisik saja langkah yang diambil oleh rakyat Indonesia, melainkan terdapat langkah lainnya seperti diplomatik. Jalan diplomasi atau yang lebih dikenal dengan perundingan ini dipilih sebagai upaya lainnya dalam mempertahankan kemerdekaan Indonesia tanpa bermaksud menggantungkannya kedalam dua pilihan antara hidup atau mati, perang atau damai. Jalan ini dipilih karena didasarkan pada realita politik dalam negeri serta keterkaitannya dengan dunia internasional (Ghazali, 1992). Terdapat berbagai macam bentuk perjuangan melalui jalan diplomasi yakni diantaranya, perundingan Linggarjati, diplomasi Roem-Royen dan lain sebagainya. Lebih lanjut sistem diplomasi tersebut rata-rata menghasilkan berbagai macam keputusan yang berpengaruh besar terhadap bangsa Indonesia (Budiman, 2017).

Dalam revolusi kemerdekaan Indonesia, jalan melalui revolusi fisik dan diplomasi saling melengkapi satu dengan yang lainnya demi mempertahankan wilayah Indonesia dari serangan Belanda dan Sekutu. Walaupun begitu dalam praktiknya, tidak hanya sebatas mempertahankan semata, rakyat Indonesia juga turut melakukan pengambilalihan aset-aset yang berada di bawah kekuasaan Jepang maupun Belanda untuk diambilalih menjadi milik bangsa Indonesia. Hingga pada akhirnya aset-aset yang telah diambilalih tersebut memiliki peran yang signifikan dalam membantu rakyat Indonesia untuk melakukan revolusi terhadap para penjajah yang ingin kembali menguasai wilayah Indonesia. Salah satu aset yang memiliki peran penting dalam peristiwa revolusi kemerdekaan yakni kereta api. Walau hanya

digunakan sebagai alat transportasi semata, pada masa revolusi peran kereta api pada saat itu terbilang vital karena terlibat dalam suatu kondisi ekstrem yang berkaitan langsung dengan kebijakan akan eksistensi bangsa Indonesia.

2. Peristiwa Pengambilalihan Kekuasaan Perkeretaapian Jakarta

Setelah proklamasi kemerdekaan Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945, perusahaan-perusahaan yang dahulu dimiliki oleh Belanda tidak serta-merta jatuh ke tangan Indonesia. Bahkan tersiar kabar bahwa Belanda berkeinginan agar perusahaan yang kelak disebut Djawatan Kereta Api (DKA) menjadi target pertama yang hendak direbut Sekutu lalu dikembalikan ke *Staatsspoorwegen* (SS). Para pemuda yang telah menyadari hal tersebut segera mengantisipasi dengan bergerak cepat untuk mengambil alih sejumlah jawatan/perusahaan Belanda (termasuk perusahaan kereta api) yang ketika itu masih diduduki militer Jepang (Ditjen Kebudayaan, 1994). Pengambilalihan perusahaan kereta api dapat dipahami bahwa peranan moda transportasi kereta api pada waktu itu sangatlah vital, kereta api dipandang sebagai sebuah moda transportasi yang handal karena memiliki jaringan telekomunikasi tersendiri yang dapat memperlancar komunikasi dengan daerah-daerah lainnya. Oleh karena itu, para pemuda yang terdiri dari berbagai golongan berkumpul di Menteng 31 untuk selanjutnya membentuk *Committee van Actie* (Panitia Aksi) dengan membentuk program kerja yang disiarkan dalam bahasa Indonesia dan bahasa Daerah (Soewito, 1993). Program kerja dengan nama Suara Rakjat No. 1 yang terdiri dari tiga lembar itu sebagai berikut:

- a. Negara kesatuan Indonesia telah berdiri 17 Agustus 1945 dan rakyat telah merdeka, bebas dari pemerintahan bangsa asing.
- b. Semua kekuasaan harus di tangan negara dan bangsa Indonesia.
- c. Jepang sudah kalah dan tak ada hak untuk menjalankan kekuasaan lagi di atas bumi Indonesia
- d. Rakyat Indonesia harus merebut senjata dari tangan Jepang
- e. Segala perusahaan (kantor, pabrik, tambang, perkebunan dll) harus direbut dan dikuasai oleh rakyat Indonesia dari tangan Jepang.

Untuk merealisasikan program kerja tersebut *Committee van Actie* membentuk Angkatan Pemuda Indonesia (API) sebagai gerakan pemuda revolusioner bersenjata di Menteng 31 (Gedung Juang 45) pada 1 September 1945 (Soewito, 1993). Pergerakan para pemuda dengan semangat juang yang tinggi tersebut juga mendorong pergerakan kelompok revolusioner buruh kereta api/Angkatan Muda Kereta Api (AMKA). Angkatan muda kereta api memperoleh bantuan dan dukungan penuh dari para pemuda, baik kelompok mahasiswa maupun kelompok pejuang lainnya. Kelompok angkatan muda kereta api yang terdiri dari Legiman, Haryono, Sucipto Gurdali juga telah mengadakan pertemuan untuk mendiskusikan kemerdekaan Indonesia. Mereka terdorong oleh semangat tokoh-tokoh pemuda, yang kemudian terkenal dengan kelompok pemuda Menteng 31. Bahkan baik kelompok angkatan muda kereta api maupun kelompok pemuda Menteng 31 rupanya telah menjalin komunikasi sebelum proklamasi dikumandangkan, yaitu sejak bulan Juli 1945 di kediaman Abikusno

Tjokrosoejoso dengan dihadiri pula oleh Usman Gayo beserta S. Wahidin (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997).

Setelah proklamasi kemerdekaan dikumandangkan pada 17 Agustus 1945, kelompok angkatan muda kereta api bersama kelompok Pemuda Menteng 31, para mahasiswa dan kelompok pejuang lainnya semakin kompak untuk melaksanakan amanat proklamasi yaitu mengambil alih kekuasaan perkeretaapian. Mereka juga menghubungi tokoh-tokoh senior perkeretaapian saat itu seperti Suyatman, Sugandi, Suyoningrat untuk merapatkan barisan (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997). Dengan beberapa kali rapat dan diskusi mereka membicarakan cara pengambilalihan kekuasaan perkeretaapian. Apakah pengambilalihan kekuasaan itu dilaksanakan dengan cara kekerasan atau dengan cara damai? Kapan pengambilalihan itu akan dilaksanakan? Kapan pengambilalihan itu akan dilaksanakan? Manakah yang harus diambil alih terlebih dahulu yakni di Bandung (pusatnya) atau langsung segera di Jakarta dan bagaimana akibatnya? Akhirnya diputuskan bahwa pengambilalihan kekuasaan atas perkeretaapian harus segera dilaksanakan sebelum pihak Sekutu datang. Apabila sarana transportasi yang vital ini lebih dahulu diambil alih Belanda melalui Sekutu, maka akan mengancam jalannya perjuangan pergerakan kemerdekaan. Perihal ini telah dipahami sepenuhnya terlebih oleh para angkatan muda kereta api (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997).

Pada tanggal 2 September 1945, Angkatan Pemuda Indonesia (API) mengadakan pertemuan dengan Angkatan Muda Kereta Api (AMKA) di kediaman Bandero, di Jalan Manggarai Utara No.23 (dekat Stasiun Manggarai, Jakarta) (Yahya, 2015). Pertemuan dilaksanakan sejak siang hingga malam hari dengan pokok pembicaraan pengambilalihan kekuasaan perkeretaapian dari Jepang. Pertemuan ini dihadiri sejumlah pihak, antara lain Sukaesih, Arifin Rendah, dan BS Anwir dan kawan-kawan dari AMKA. Dari angkatan tua perkeretaapian hadir, Sugandi, Suyatman, Suwigyo, Surjadinigrat, Bandero, Moh. Anwar dan lain-lain. Maruto Nitimiharjo, Johar Nur, Kusnaeni, Armansyah, Ma'riful, Pandu Kartawiguna, Kusnendar dan lainnya dari Angkatan Pemuda Indonesia.

Hadir pula tokoh buruh era kolonial Belanda yakni Mr. Samijono dan Mr. Hendromartono. Kesepakatanannya adalah merebut kekuasaan perkeretaapian di Jakarta sebelum waktu zuhur 3 September 1945. Dengan sasaran utama Kantor Eksploitasi Barat (*Sinbu Rikuyu Shoku*) yang berkedudukan di Stasiun Jakarta Kota. Untuk melaksanakan hal tersebut, tenaga revolusioner API diperbantukan di DKA untuk menyiapkan aksi perebutan. Pada pukul 23.00, diadakan pertemuan lanjutan di rumah dinas kepala Stasiun Manggarai dengan menghadirkan pegawai-pegawai DKA (Yahya, 2015). Keesokan harinya, pada 3 September 1945 pada pukul 09.30 hingga 12.00 kaum buruh kereta api, API dan AMKA melakukan aksi perebutan tersebut. Perebutan dilakukan di stasiun-stasiun di Jakarta. Di Stasiun Jakarta Kota, sempat terjadi aksi bentrok dengan tentara Jepang. Namun dengan kalimat yang ringkas dan mantap pihak pemuda mengatakan (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997):

Tuan Nippon, sekarang Indonesia sudah merdeka, berdaulat ke luar dan ke dalam. Mulai hari ini Jawatan Kereta Api kami kuasai dan menjadi milik negara RI, Tuan harus

segera menyerahkan kekuasaan kantor ini kepada bangsa kami. Untuk itu keselamatan tuan dijamin. Tuan kami persilahkan untuk turun ke bawah.

Stasiun Jakarta Kota berhasil diambilalih, pembesar-pembesar Jepang ternyata tidak banyak melakukan perlawanan berarti (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997). Mereka memilih untuk mengikuti tuntutan massa demonstran demi keselamatan diri. Dengan diiringi pekik MERDEKA! Maka berkibarlah bendera merah putih di kantor Eksploitasi Barat (Stasiun Jakarta Kota) yang juga kantor inspeksi 1 Jakarta.

Dalam suasana euphoria kemerdekaan, stasiun Manggarai berhasil diambilalih oleh puluhan ribu demonstran massa pemuda dan kaum buruh kereta api setelah melakukan aksi *long march* dari Stasiun Jakarta Kota, menyusul kemudian stasiun Gambir, Tanjung Priok, Pasar Senen dan lainnya (Walaretina *et al.*, 2016). Tak terkecuali stasiun Jatinegara. Kantor DKA, bengkel, dan depo lokomotif juga berhasil direbut. Rangkaian peristiwa ini sebagaimana yang dikisahkan dalam buku Kotapradja Djakarta Raja (Penerangan, 1956) antara lain:

Dengan sedikit mendapat perlawanan dari pegawai-pegawai Jepang yang sudah bingung dan bimbang, maka pada jam 1.00 siang selesailah pengoperan kekuasaan dari Jawatan Kereta Api di Jakarta-Kota, Bengkel Manggarai, Depot Jatinegara dan seluruh kota Jakarta

Pengambilalihan ini diwarnai dengan peristiwa heroik berupa penurunan bendera Jepang dilanjutkan dengan pengibaran bendera merah putih di Kantor Sinyal dan Telkom Jatinegara yang berada di sebelah barat Stasiun Jatinegara (KAI, 2017). Selain itu, peristiwa pengambilalihan perkeretaapian di Jakarta ini juga diwarnai oleh peristiwa lainnya yang turut menambah kesan heroik dalam peristiwa ini. Misalnya Aksi mencoret-coret semboyan perjuangan pun dilakukan di badan kereta untuk menyuarakan kemerdekaan Indonesia dari belenggu penjajahan (Erman & Saptari, 2013). Berita pengambilalihan perkeretaapian Jakarta itu selanjutnya diteruskan kepada Presiden Soekarno yang menyambutnya dengan rasa syukur dan bangga. Hari itu juga (tanggal 3 September 1945) peristiwa itu diberitakan dengan kawat telegram ke seluruh Jawa (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997).

3. Peristiwa Kereta Api Luar Biasa Rombongan Presiden RI Soekarno ke Yogyakarta

Menjelang akhir tahun 1945 keamanan kota Jakarta makin memburuk. Tentara Belanda kian merajalela dan aksi-aksi terror yang dilancarkan makin meningkat (RI, 1986). Serangkaian aksi penculikan dan percobaan pembunuhan terhadap sejumlah pemimpin Republik, yang baru seumur jagung, kerap terjadi. Pada 21 November 1945, Ketua Komite Nasional Indonesia (KNI) di Jakarta Mohammad Roem tertembak di bagian paha kiri usai menghadiri pemakaman 13 polisi yang gugur akibat aksi militer tentara Belanda (Matanasi, 2019). Beliau selamat, tetapi cacat permanen sehingga kalau berjalan pincang (Pour, 2013). Aksi tentara Belanda berlanjut, pada 26 Desember 1945 mobil Perdana Menteri Sutan Sjahrir dikejar segerombolan orang bersenjata yang menggunakan truk. Sjahrir nyaris saja terbunuh. Beruntung, Polisi Militer Inggris yang sedang berpatroli datang menyelamatkan. Dua hari berselang, giliran Menteri Keamanan Rakyat Amir Sjarifuddin yang dicegat. Amir, yang

dalam perjalanan menuju rumah Bung Karno, ditembak di depan Sekolah Tinggi Guru (sekarang Sekolah Tinggi Teologi Jakarta). Peluru meleset dan hanya mengenai mobil. Situasi Jakarta yang semakin memburuk dan tidak menentu menyulitkan Pemerintah Republik Indonesia beserta jajarannya untuk melakukan tugasnya dengan tenang.

Mengingat situasi yang makin memburuk itu, Presiden Soekarno menggelar rapat terbatas pada 1 Januari 1946 malam di kediamannya, Jalan Pegangsaan Timur Nomor 56, Jakarta. Rapat malam itu memutuskan untuk memindahkan pusat pemerintahan (ibukota) sementara waktu ke tempat yang lebih aman dan tenang, yaitu Yogyakarta (RI, 1986). Kepindahan ini sedianya akan dilaksanakan dengan menggunakan moda transportasi kereta api karena dianggap lebih aman dibandingkan dengan kendaraan lain. Adapun perpindahan ini akan dilakukan dengan kereta api berjadwal khusus (yang berangkat diluar jadwal reguler), sehingga disebut dengan Kereta Api Luar Biasa (KLB). Oleh karena itu, Kepala Eksploitasi Barat Sugandi menerima perintah untuk menghadap presiden guna membicarakan kepindahan tersebut (Mappapa, 2016). Namun Sugandi mengirim wakilnya, Suryadiningrat, yang menghadap presiden. Dalam pembicaraan itu ditegaskan bahwa kepindahan presiden, wakil presiden beserta beberapa menteri ke Yogyakarta harus dirahasiakan. Sesuai dengan amanat presiden, pihak DKARI beserta jajarannya segera mengkonsolidasikan persiapan kepindahan ini secara rahasia (Mappapa, 2016). Sugito selaku Dinas lalu lintas segera menghubungi Balai Besar Kereta Api di Bandung untuk memberitahukan rencana kepindahan presiden beserta jajarannya secara rahasia. Di sisi lain pimpinan Eksploitasi Barat beserta jajarannya mulai mendiskusikan para pelaksana teknis yang bertanggungjawab atas perjalanan KLB Presiden.

Sugito selaku koordinator KLB Presiden juga menkoordinasikan kebutuhan masing-masing bagian maupun KLB beserta kesiapan para kerabat kerja yang akan bertugas (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997). Dalam hal ini Suharyono dan Sudaryo bertugas untuk mengatur kesiapan perjalanan antara lain Suharyono mengatur penumpang, barang bawaan, langsiran dan lokasi naik turun penumpang. Sedangkan Sudaryo mengatur Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) untuk KLB Presiden antara lain keberangkatan dan kedatangan kereta api serta teknis pengisian kebutuhan lokomotif. Adapula B.S. Anwir yang mengatur stamformasi rangkaian kereta yang akan digunakan dan menentukan lokasi pengisian kebutuhan lokomotif. Dan adapula Mansur Lubis yang bertugas memilih lokomotif berikut masinis dan teknisi yang handal.

Segala persiapan rahasia selanjutnya dilakukan di Balai Yasa (baca: bengkel) Manggarai dan juga dilakukan di Stasiun Jatinegara yang memiliki Depo Lokomotif Uap yang memiliki fungsi sebagai tempat perawatan dan perbaikan lokomotif uap (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997). Rangkaian kereta yang akan digunakan sebagai KLB Presiden adalah rangkaian kereta yang pernah digunakan Gubernur Jenderal Hindia Belanda yang tersimpan di Balai Yasa Manggarai. Kemudian pada 2 Januari 1946, Kepala Depo Lokomotif Jatinegara segera memerintahkan pengawas Dipo Jatinegara yang sedang bertugas yaitu Masinis I Sarip untuk memilih lokomotif berikut masinis beserta kru kereta api pilihan yang sudah siap besok pagi tanggal 3 Januari 1946. Maka dipilihlah lokomotif terbaik milik Dipo Jatinegara dipilih, yakni Lokomotif uap C2849 yang akan diawaki oleh Husein selaku masinis dengan juru api

(teknisi) Murtado dan Suad. Saat itu, ketiganya tidak tahu menahu untuk keperluan apa lokomotif tersebut (KAI, 2017).

Pada saat yang bersamaan 2 Januari 1946, Raja Kasultanan Ngayogyakarta Hadiningrat, Sultan Hamengkubuwana IX mengirimkan kurir ke Jakarta untuk menyampaikan saran kepada Presiden Soekarno agar ibu kota Negara RI dipindah ke Yogyakarta. Tawaran ini disambut baik oleh Presiden Sukarno dan para pejabat tinggi negara. Persiapan kepindahan ibu kota pun langsung dirembuk dalam sidang kabinet tertutup (Adams, 2018). Malam harinya Masinis Husein beserta kerabat kerja yang bertugas memeriksa kembali keperluan perjalanan dengan aman dan baik dengan memeriksa ketersediaan bahan bakar. Esoknya 3 Januari 1946 sekitar pukul 08.00 WIB, Lokomotif Uap C2849 sudah terparkir di Stasiun Jatinegara. Masinis Husein mendatangi pimpinan perjalanan untuk mendapatkan surat Jalan. Kerabat kerja beserta Kondektur Sujono akan ikut dalam perjalanan. Pada saat itulah Masinis Husein diberi tahu, perihal tugas yang akan dijalankannya.

Rencana pun disusun dengan cermat mengingat Jakarta sangat rawan (Raditya, 2019). Untuk menyambungkan rangkaian yang telah disiapkan di Balai Yasa Manggarai, Kepala Stasiun Manggarai segera menghubungi Kepala Stasiun Jatinegara dan Gambir bahwa lokomotif akan melakukan siasat gerakan langsir sampai ke Stasiun Gambir (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997). Tujuannya untuk mengelabui tentara Sekutu dan Belanda yang berpatroli di sekitar stasiun-stasiun tersebut. Sejak siang hari, Suwignyo dari Dinas Lalu-Lintas beserta jajarannya mengatur barikade-barikade di emplasemen stasiun-stasiun tersebut dengan melangsir rangkaian kereta maupun gerbong-gerbong kosong ke jalur-jalur tertentu. Hal ini didasarkan penuturan sejarawan Rushdy Hoesein dalam Mappapa (2016) antara lain: "Gerbong-gerbong yang sebelumnya ada di jalur tiga lalu dipindah ke jalur lima untuk mengelabui tentara Belanda".

Dengan siasat ini, diharapkan tentara Sekutu dan Belanda tidak akan mengetahui kegiatan persiapan keberangkatan KLB Presiden. Dengan taktik gerakan langsir dan kerja sama yang baik para pegawai kereta api, dilandasi disiplin dan tanggung jawab yang tinggi, akhirnya sekitar pukul enam sore, lokomotif uap C2849 berhasil dirangkaikan dengan kereta rombongan presiden. Setelah lokomotif dan gerbong menyatu, para petugas memeriksa kembali kesiapan kereta dan segala perlengkapannya (Mappapa, 2016). Sekitar pukul tujuh malam pintu-pintu dan jendela kereta ditutup. Kereta pun berjalan mundur dari Stasiun Manggarai terus ke arah barat melewati terowongan Pasar Rumput dan berhenti di Pegangsaan tepat di belakang rumah Bung Karno. Semua lampu kereta maupun penerangan lainnya dimatikan dan jendelanya, agar naiknya rombongan ke dalam kereta tidak terlihat oleh pihak lain.

Ibu Fatmawati yang saat itu sedang menggendong Guntur yang masih balita, bersama Bung Karno di kawal para anggota Polisi Pengawal Presiden (PPP) menuju belakang rumah, menerobos belukar berikut pagar kawat di bagian belakang. Dengan bergegas pak Mangil seorang perwira PPP, membuka pagar kawat setelah menerobos alang-alang (Pour, 2013). Sapi'ie seorang pelayan kereta turut menuntun ibu Fatmawati yang menggendong Guntur

menerobos pagar kawat yang telah dibuka, diikuti oleh ibu Rahmi Hatta, Bung Karno, Bung Hatta, para menteri dan anggota rombongan lainnya (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997). Suasana malam itu sangat mencekam sebab dari kejauhan sesekali terdengar suara tembakan, apalagi sirine tanda dimulainya jam malam sudah berbunyi. Militer Inggris menetapkan bahwa penduduk Jakarta pada waktu itu tidak diperkenankan berada di luar rumah sejak Maghrib hingga Subuh (Pour, 2013). Tidak ada yang boleh bersuara saat itu. Semua dilakukan secara hati-hati, setelah rombongan presiden berada di dalam kereta, aba-aba dilakukan dengan kata “oke” dengan nada pelan yang kemudian diteruskan oleh para petugas kereta api secara berantai kepada Masinis Husein (Mappapa, 2016). Sesaat kemudian kereta melintas perlahan ke arah timur menuju Stasiun Manggarai melalui jalur 4 terus ke arah Stasiun Jatinegara (Pour, 2013). Sesampainya di Stasiun Jatinegara yang dijaga oleh Inggris, kereta berjalan seperti gerak langsir melalui jalur yang diapit oleh barikade.

Hal ini dilakukan mengingat Jatinegara, Cakung hingga Bekasi adalah garis depan pertempuran (demarkasi) antara wilayah yang dikuasai Belanda dengan wilayah yang dikuasai Republik Indonesia di sebelah timur Jakarta sehingga perjalanan tersebut rawan akan gangguan dari bentrokan antara milisi pro republik melawan milisi pro belanda atau gangguan dari pihak militer belanda yang sewaktu-waktu dapat menggagalkan perjalanan malam itu (Majid & Darmiati, 1999). Selepas stasiun Bekasi kereta berjalan dengan kecepatan penuh, karena sudah berada di luar wilayah yang dikuasai musuh. Lampu kereta mulai dinyalakan dan beberapa jendela dibuka. Para penumpang merasa lega, karena sudah berada di wilayah yang dikuasai RI. Waktu itu bung karno sempat bergurau: “Jika musuh mengetahui akan hal ini, maka seluruh negara cukup dihancurkan hanya dengan sebuah granat yang dilemparkan ke dalam kereta” (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997).

Gurauan ini disambut dengan tawa renyah oleh para menteri beserta anggota rombongan lainnya sebagai pelepas ketegangan. Sepanjang perjalanan kereta api sempat berhenti sejenak di beberapa stasiun untuk mengisi air dan bahan bakar. Pada setiap stasiun pemberhentian sejumlah rakyat serta para pejuang bersenjata menyambut kedatangan rombongan pekik “Merdeka! Hidup Bung Karno! berulang-ulang. Presiden beserta rombongan menyambut sambutan rakyat dengan lambaian tangan. Selain itu, rakyat setempat juga menyambut dengan yel-yel perjuangan dan laskar perjuangan sibuk melakukan penjagaan.

Akhirnya pada pagi hari 4 Januari 1946 rombongan Presiden tiba di Stasiun Tugu, Yogyakarta dengan selamat. Presiden beserta rombongan disambut Sultan Hamengku Buwono IX, Sri Pakualam VII, dan sejumlah rakyat dengan pengawalan TKR dan laskar setempat. Sementara itu, rangkaian KLB Presiden dilangsir untuk di simpan ke Balai Yasa Pengok Yogyakarta. Sejak saat itulah, Presiden dan Wakil Presiden menjalankan pemerintahan di Istana Gedung Agung, Jalan Malioboro, dibantu dengan para menteri yang turut hijrah ke Yogyakarta. Disisi lain, Perdana Menteri Sutan Syahrir serta sejumlah petinggi pemerintahan RI lainnya tetap tinggal di Jakarta untuk melakukan perjuangan diplomasi (Setiyono, 2010). Oleh karena itu, Perdana Menteri Sutan Syahrir menggunakan rumah Bung Karno di Jalan Pegangsaan Timur No. 56 sebagai kantornya. Sedangkan Menteri Luar Negeri

Ahmad Subarjo berkantor di Jalan Cilacap 4 (sekarang Kantor Direktorat Jenderal Kebudayaan).

Kesimpulan

Kemerdekaan Indonesia tidak serta merta langsung dapat dinikmati begitu saja. Pada saat itu terdapat pihak-pihak lain yang mengancam jalannya perjuangan pergerakan kemerdekaan Indonesia, seperti Jepang yang masih menguasai sejumlah objek vital Indonesia dan Belanda dengan membonceng Sekutu yang ingin menjajah kembali Indonesia dengan menguasai sejumlah objek vital tersebut, salah satunya adalah moda transportasi kereta api. Hal ini langsung diantisipasi oleh organisasi-organisasi perjuangan kemerdekaan seperti API, AMKA, beserta TKR, laskar-laskar rakyat setempat dan lain-lain dengan merebut dan memanfaatkannya untuk kelancaran perjuangan mempertahankan kemerdekaan. Keterlibatan Stasiun Jatinegara dalam peristiwa-peristiwa penting di era revolusi kemerdekaan tahun 1945-1949, seperti Pengambilalihan kekuasaan Perkeretaapian/Djawatan Kereta Api di Jakarta (3 September 1945), Peristiwa Kereta Api Luar Biasa Rombongan Presiden RI Soekarno ke Yogyakarta (3 Januari 1946), beserta kemungkinan peristiwa lainnya yang belum tertulis dalam penelitian ini membuktikan bahwa kereta api memiliki peranan penting bagi perjuangan mempertahankan kemerdekaan Indonesia dari ancaman Sekutu maupun Belanda. Dari penelitian ini diharapkan lahir (menggugah) penelitian-penelitian lainnya tentang peranan kereta api dalam perjuangan mempertahankan kemerdekaan tahun 1945-1949 dengan pembahasan yang lebih komprehensif.

Daftar Rujukan

- Achmad, N. M. (2020). Wajah Baru Stasiun Jatinegara, Kini Tidak Ada Lagi Penyeberangan Lewat Bawah. Diakses pada 26 April 2021, dari Kompas.com website: <https://megapolitan.kompas.com/read/2020/12/17/19140781/wajah-baru-stasiun-jatinegara-kini-tidak-ada-lagi-penyeberangan-lewat>
- Adams, C. (2018). *Bung Karno: Penyambung Lidah Rakyat Indonesia* (Edisi Revisi). Yogyakarta: Yayasan Bung Karno.
- Anggraini, S., Iskandarsyah, & Ekwandari, Y. S. (2014). Perjuangan Rakyat pada Agresi Militer Belanda II tahun 1949 di Kawedanan Kalianda. *Journal of Pesagi*, 2(3), 1–14.
- Ardiansyah, I. O., & Widuatie, R. E. (2020). Perjuangan Mempertahankan Kemerdekaan di Kabupaten Lamongan Tahun 1948-1949. *Historia*, 3(1), 266–288.
- Biomantara, K., & Herdiansyah, H. (2019). Peran Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan. *Cakrawala-Jurnal Humaniora*, 19(1), 1-8.
- Budiman, A. (2017). Sejarah Diplomasi Roem-Roijen dalam Perjuangan Mempertahankan Kemerdekaan Republik Indonesia Tahun 1949. *Jurnal Wahana Pendidikan*, 4(1), 86–112. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.25157/wa.v4i1.388>
- Dewanti, R. Y., Wasino, & Bain. (2015). Pertempuran Sidobunder di Kebumen Tahun 1947. *Journal of Indonesian History*, 4(1), 46–52.
- Dinas Komunikasi Informatika dan Statistik Pemprov DKI Jakarta. (2017). Kampung Jatinegara Kaum.

- Erman, E., & Saptari, R. (2013). *Dekolonisasi: Buruh Kota dan Pembentukan Bangsa*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Ghazali, Z. (1992). Jalan Diplomas: Pilihan Utama dalam Mempertahankan Kemerdekaan Indonesia. *Global*, 4, 69–76. <https://doi.org/https://doi.org/10.7454/global.v4i0.183>
- Grijns, K., & Nas, P. J. M. (2007). *Jakarta Batavia: Esai Sosio-Kultural* (Y. A. Pareanom, N. W. Santoso, G. W. Laksmi, & N. Cholis, Eds.). Jakarta: KITLV and Banana.
- Hariyadi, I. M., & Sudarsih, A. (2015). *Stasiun Kereta Api: Dahulu, Kini dan Mendatang 1867 - 2016*. Bandung: PT Kereta Api Indonesia (Persero).
- Heuken, A. S. (2016). *Tempat-tempat Bersejarah di Jakarta*. Jakarta: Cipta Loka Caraka.
- HM, Z. (2018). *Asal Usul Tempat-tempat di Djakarta Tempo Doeloe*. Jakarta: PT. Buku Pintar Indonesia.
- Jakarta, P. P. P. (1994). *Museum dan Sejarah*. Jakarta: Direktorat Jenderal Kebudayaan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Jonathan, J., Tjung, L. J., & Delianto, B. (2020). Penataan Kawasan Segitiga Jatinegara Sebagai Ikon Wisata Jakarta Timur. *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)*, 1(2), 2191-2202.
- Jong, M. van B. de. (1993). *Spoorwegstations op Java*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.
- Jumardi, Rizki, R., Abdulhadi, Annisa, A. S. N., Hermawan, V. A., & Al Zamani, M. Z. (2020). Perkembangan Transportasi Kereta Api di Jakarta. *Pattingalloang: Jurnal Pemikiran Pendidikan dan Penelitian Kesejarahan*, 7(1), 40–48. <https://doi.org/https://doi.org/10.26858/pattingalloang.v7i1.13291>
- KAI, U. A. and P. P. (2017). Stasiun Jatinegara. Diakses pada 21 April 2021, dari heritage.kai.id website: [https://heritage.kai.id/page/Stasiun Jatinegara](https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Jatinegara)
- Laksana, A. D., & Wijokangko, G. R. (2020). *Jalur Kereta Opium Jakarta: Riwayat dan Tinggalan Jalur Kereta Api Cikini-Salemba-Pabrik Opium*. Jakarta: Kereta Anak Bangsa.
- Limah, H., Utomo, C. B., & Suryadi, A. (2018). Poster dan Upaya Mempertahankan Kemerdekaan Indonesia di Yogyakarta Tahun 1945-1949. *Journal of Indonesian History*, 7(1), 35–44.
- Majid, D., & Darmiati. (1999). *Jakarta-Karawang-Bekasi dalam Gejolak Revolusi: Perjuangan Moeffreni Moe'min*. Jakarta: Keluarga Moeffreni Moe'min.
- Makki, S. (2020). Cagar Budaya Depo Lokomotif Jatinegara Dibongkar. Diakses pada 26 April 2021, dari CNN Indonesia website: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20201109202135-20-567810/cagar-budaya-depo-lokomotif-jatinegara-dibongkar>
- Mappapa, P. L. (2016). Ular Besi Penyelamat Republik. Diakses pada 26 April 2021, dari news.detik.com website: <https://news.detik.com/x/detail/intermeso/20160822/Ular-Besi-Penyelamat-Republik/>
- Matanasi, P. (2019). Ketika Peluru Merobohkan Mohamad Roem, Sang Perunding Republik. Diakses pada 26 April 2021, dari Tirto.id website: <https://tirto.id/ketika-peluru-merobohkan-mohamad-roem-sang-perunding-republik-eikW>

- Penerangan, K. (1956). *Republik Indonesia: Kotapadja Djakarta Raya*. Jakarta: Kementerian Penerangan RI.
- Perkasa, A. (2015). Dua Muka Janus: Revolusi dan Kekerasan di Surabaya 1945-1949. *Mozaik Humaniora*, 15(2), 131–141.
- Pour, J. (2013). *Djakarta 1945: Awal Revolusi Kemerdekaan*. Jakarta: Bhuana Ilmu Populer.
- Pratiwi, R., Soviana, N., & Sudarsih, A. (2014). Jatinegara (JNG): Stasiun Singgah Bergaya Peralihan. *Majalah KA Edisi* 97, 1–60.
- Raditya, I. N. (2019). Sejarah Pindahannya Ibu Kota RI dari Jakarta ke Yogyakarta pada 1946. Diakses pada 26 April 2021, dari Tirto.id website: <https://tirto.id/sejarah-pindahannya-ibu-kota-ri-dari-jakarta-ke-yogyakarta-pada-1946-efr4>
- RI, S. N. (1986). *30 Tahun Indonesia Merdeka*. Jakarta: PT. Citra Lamtoro Gung Persada.
- Rinardi, H. (2017). Proklamasi 17 Agustus 1945: Revolusi Politik Bangsa Indonesia. *Jurnal Sejarah Citra Lekha*, 2(2), 143–150. <https://doi.org/10.14710/jscl.v2i2.16170>
- Ruchiat, R. (2018). *Asal Usul Nama Tempat di Jakarta (Pertama)*. Depok: Masup Jakarta.
- Setiyono, B. (2010). Kembali ke Jakarta. Diakses pada 26 April 2021, dari Historia website: <https://historia.id/urban/articles/kembali-ke-jakarta-P4mm6/page/1>
- Soewito, I. H. N. H. (1993). *Chaerul Saleh: Tokoh Kontroversial*. Jakarta: Mutiara Rachmat.
- Suryana. (2010). *Metodologi Penelitian Model Praktis Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Bandung: Universitas Pendidikan Indonesia.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia (Pertama)*. Bandung: Angkasa.
- Ucu, K. R. (2019). Nasib Bangunan Cagar Budaya Stasiun Jatinegara. Diakses pada 26 April 2021, dari Republika.co.id website: <https://www.republika.co.id/berita/ptnfn282/nasib-bangunan-cagar-budaya-stasiun-jatinegara>
- Unit Architecture and Preservation PT. KAI. (2017). Stasiun Jatinegara.
- Walaretina, R., Hariyadi, I. M., & Sudarsih, A. (2016). *Stasiun Kereta Api: Dahulu, Kini dan Mendatang 1867-2016*. Bandung: Kereta Api Indonesia (Persero).
- Wardodjo, W. W. (2018). Ekonomi Indonesia 1950-an dan Penguasaan Negara terhadap Perusahaan Kereta Api Pasca-KMB 1949. *Indonesian Historical Studies*, 2(2), 96–106.
- Yahya, S. K. (2015). *Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia*. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia. Diakses dari file:///C:/Users/acer/Downloads/naskah_sumber_arsip_seri_perkeretaapian_di_indonesia_1586394952.pdf
- Zaenuddin HM. (2018). *Asal Usul Tempat-tempat di Djakarta Tempo Doeloe*. Jakarta: PT. Buku Pintar Indonesia.