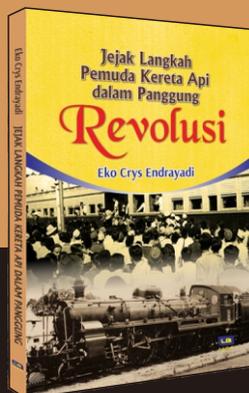




Eko Crys Endrayadi, Lahir di Lamongan, 1971. Dosen pada Program Studi S1 Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya (FIB) Universitas Jember. Pernah menjabat sebagai Sekretaris Jurusan Sejarah FIB Unej dari tahun 2014 hingga 2019. Sejak tahun 2019 menjadi Ketua Jurusan Sejarah FIB Unej. Menyelesaikan pendidikan S1 Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Udayana Bali (1997), S2 Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada (UGM) Yogyakarta (2003), dan S3 Program Studi Kajian Budaya Pascasarjana Universitas Udayana Bali (2013).

Buku yang dihasilkan, antara lain: *Melacak Jejak Pejuang: Biografi R.H. Noerdhin Soetawidjaja* (Yogyakarta: Galang Press, 2015), *Kesultanan Palembang Darussalam: Sejarah dan Warisan Budayanya* (Jember: Jember University Press, 2016), *Kartini Kendeng vs Belunggu Semen* (Yogyakarta: Best Publisher, 2017), *Pendidikan Kolonial Di Kota Bandung* (Yogyakarta: Laksbang, 2018), *Kearsipan: Sejarah, Praktik, dan Problematikanya* (Jember: Jember University Press, 2018).



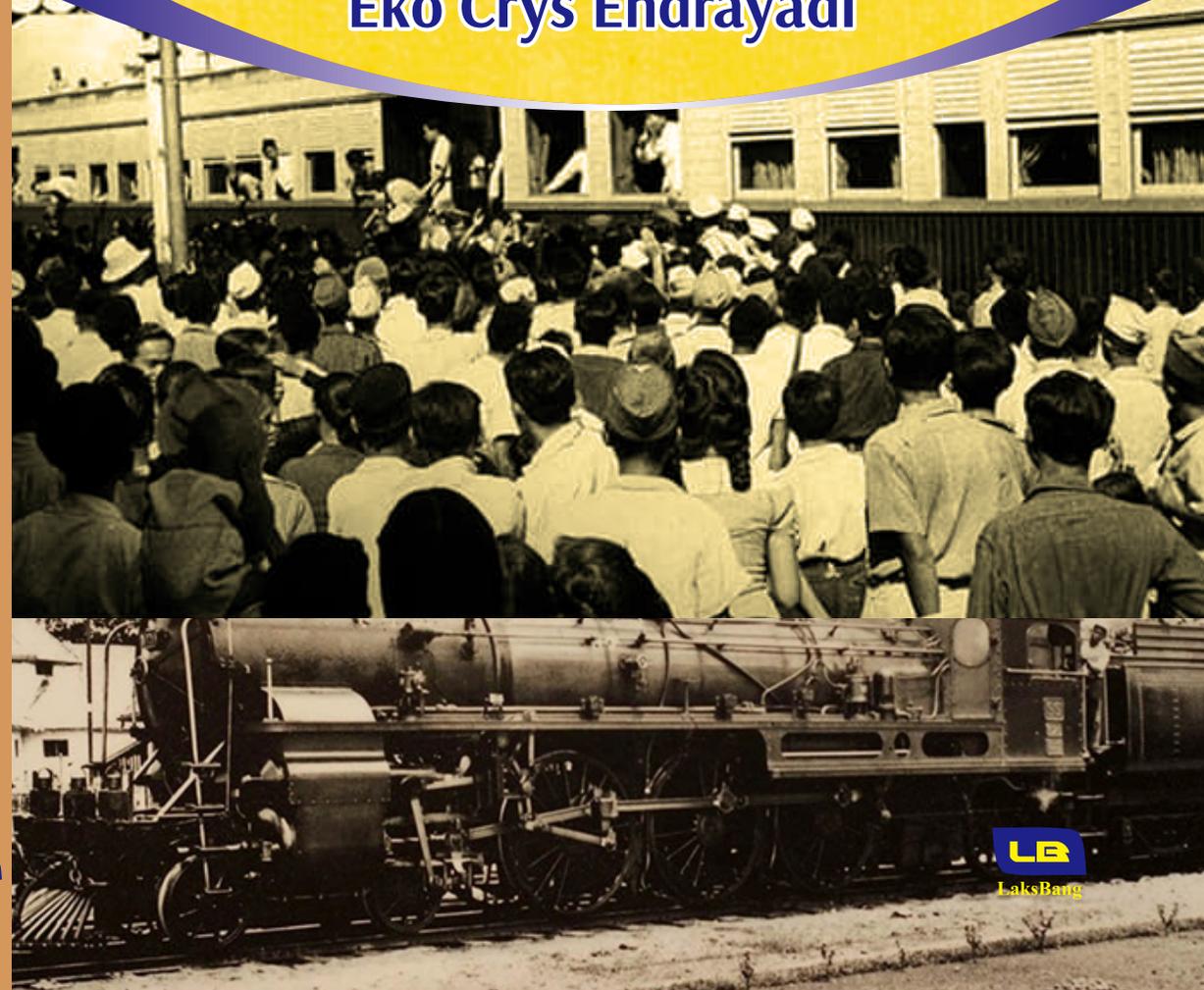
Penerbit:
LaksBang PRESSindo Yogyakarta
 member of Laksbang Group
<http://laksbangpressindo.com>
 Email: laksbangyk@yahoo.com

Eko Crys Endrayadi JEJAK LANGKAH PEMUDA KERETA API DALAM PANGGUNG

Jejak Langkah Pemuda Kereta Api dalam Panggung

Revolusi

Eko Crys Endrayadi



**JEJAK LANGKAH PEMUDA KERETA API
DALAM PANGGUNG REVOLUSI**

Sanksi Pelanggaran Pasal 113 Undang-undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta, sebagaimana yang diatur dan diubah dari Undang-undang Nomor 19 Tahun 2002, bahwa:

Kutipan Pasal 113

- (1) Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
 - (2) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/ atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
 - (3) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/ atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 1.000.000. 000,00 (satu miliar rupiah).
 - (4) Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah).
-

JEJAK LANGKAH PEMUDA KERETA API DALAM PANGGUNG REVOLUSI

Eko Crys Endrayadi



JEJAK LANGKAH PEMUDA KERETA API DALAM PANGGUNG REVOLUSI

Penulis : **Eko Crys Endrayadi**

Sampul & Layout : **Omah Desain**

Cetakan : **Februari 2020**

Kode Produksi : **LBP: 02.20.00250**

Penerbit : **LaksBang PRESSindo, Yogyakarta**
(Member of LaksBang Group)
<http://laksbangpressindo.com>
E-mail: laksbangyk@yahoo.com

Anggota IKAPI

ISBN: 978-602-5452-80-2

Hak cipta dilindungi undang-undang. Dilarang memperbanyak dalam bentuk apa pun tanpa izin penulis dan penerbit.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah swt, atas rahmat dan ridho-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan buku berjudul *Jejak Langkah Pemuda Kereta Api dalam Panggung Revolusi*. Oleh karena itu, secara khusus penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada almarhum Drs. Ida Bagus Rama, M.S., yang semasa hidupnya dengan ikhlas dan penuh kesabaran meluangkan waktu dan pikiran sepenuhnya untuk memberikan komentar-komentar secara sistematis dan rinci dalam tulisan ini. Semoga budi baik beliau mendapat imbalan pahala, diampuni segala dosanya, dan diterima di sisi-Nya.

Ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya juga penulis sampaikan kepada kedua orang tua yang dengan tulus ikhlas memberi dorongan moral, do'a, dan kasih sayangnya. Di dalam penelitian lapangan, penulis banyak mendapat bantuan dan fasilitas, baik dari lembaga maupun perorangan. Oleh karena

itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada: Humas Perumka Bandung, Pegawai Perpustakaan Angkatan Bersenjata Republik Indonesia di Bandung; Kepala Dokumen Subdinas Pembinaan Dokumen Sejarah Angkatan Bersenjata Republik Indonesia di Bandung, serta Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Barat yang selalu sabar dalam membantu penulis mengeluarkan bahan pustaka dan arsip.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa buku ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, penelitian yang lebih cermat dan mendalam oleh pihak lain diharapkan dapat mengisi kekurangan tersebut. Lepas dari segala kekurangan itu, penulis berharap semoga kehadiran buku ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya ilmu sejarah.

Jember, Februari 2020

DAFTAR SINGKATAN

AFNEI	: Allied Forced in the Netherland East Indies
AMKA	: Angkatan Kereta Api
AMPTT	: Angkatan Muda pos, Telegrap, dan Telepon
API	: Angkatan Pemuda Indonesia
BBRI	: Barisan Banteng Republik Indonesia
BKPRI	: Badan Kongres Pemuda Republik Indonesia
BKR	: Badan Keamanan Rakyat
BMP	: Barisan Merah Putih
BPRI	: Barisan Pemberontak Republik Indonesia
DKARI	: Djawatan Kereta Api Republik Indonesia
KLK	: Kereta Api Luar Biasa
KNI	: Komite Nasional Indonesia
Laswi	: Laskar Wanita Indonesia

MDPP	: Markas Dewan Perjuangan Priangan
MPPP	: Majelis Persatuan Perjuangan Priangan
NICA	: Netherlands Indies Civil Administration
Pesindo	: Pemuda Sosialis Indonesia
PMI	: Palang Merah Indonesia
PNI	: Partai Nasionalis Indonesia
PPPI	: Persatuan Pemuda Pelajar Indonesia
PRI	: Pemuda Republik Indonesia
RAPWI	: Rehabilitation Allied Prisoner of War and Interness
SEAC	: South East Asia Command
TKR	: Tentara Keamanan Rakyat
TKRKA:	: Tentara Keamanan Rakyat Kereta Api

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	v
Daftar Singkatan.....	vii
Daftar Isi	ix
Daftar Gambar	xi
Bab 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang dan Permasalahan.....	1
1.2 Orientasi Teori dan Metode Penelitian.....	10
Bab 2 PENDUDUKAN JEPANG DAN SEKITAR	
PROKLAMASI.....	17
2.1 Pengaruh Pendudukan Jepang Terhadap Jawatan Kereta Api dan Pemuda Kereta Api.	17
2.2 Berita Proklamasi.....	22
2.3 Munculnya Badan-badan Perjuangan.	26

Bab 3 AMKA: WADAH PERJUANGAN PEMUDA	
KERETA API	31
3.1 Pertemuan Pemuda Kereta Api	31
3.2 Keanggotaan dan Struktur Organisasi AMKA.	34
3.3 Kedudukan AMKA di Dalam Struktur Organisasi Perjuangan.	39
Bab 4 PARTISIPASI PEMUDA KERETA API DI DALAM	
REVOLUSI FISIK	43
4.1 Perebutan Balai Besar Kereta Api.	43
4.2 Kedatangan Tentara Sekutu.....	48
4.3 Konfrontasi dengan Tentara Sekutu.	51
4.4 Bergabung dalam MDPP dan MPPP	59
4.5 Melebur Diri Dalam Pesindo.....	61
4.6 Mengawal Presiden Republik Indonesia Hijrah Ke Yogyakarta.	63
4.7 Taktik Bumi Hangus Menghadapi Sekutu.....	68
Bab 5 AKHIR PERJUANGAN PEMUDA KERETA API .	75
5.1 Balai Besar Hijrah Ke Cisarupan.	75
5.2 Masa Konsolidasi	78
5.3 Integrasi Ke Dalam Tentara Nasional Indonesia.....	81
5.4 Kegiatan Pemuda Kereta Api Sekitar Agresi Militer Belanda I	86
5.5 Perpindahan Balai Besar dari Cisarupan ke Gombang	88
5.6 Kegiatan Pemuda Kereta Api Setelah Perjanjian Renville dan Masa Pembubaran AMKA.	89
Bab 6 PENUTUP	97
INDEKS	101
DAFTAR PUSTAKA	105

Daftar Gambar

Gambar 3.1	Peta Situasi Pertempuran Di Daerah Lengkong yang Mengakibatkan Pimpinan Pemuda Kereta Api, Abu Sofyan Gugur.	37
Gambar 3.2	Struktur Organisasi AMKA	38
Gambar 3.3	Struktur Organisasi Markas Dewan Perjuangan Priangan (MDPP).....	40
Gambar 3.4	Struktur Organisasi Tentara Keamanan Rakyat..	41
Gambar 4.1	Balai Besar Kereta Api yang Berhasil Diambil Alih oleh Pemuda Kereta Api	47
Gambar 4.2	Situasi Pertempuran Lengkong yang Mengakibatkan Gugurnya Pimpinan AMKA, Abu Sofyan.	58
Gambar 4.3	Kereta IL.8 yang Digunakan sebagai Kereta Inspeksi Khusus Presiden Sewaktu Hijrah dari Jakarta ke Yogyakarta	64
Gambar 4.4	Tempat Duduk Presiden Soekarno yang Terletak Di Bagian dalam Kereta IL.8	65
Gambar 4.5	Peta Perjalanan Pemuda Kereta Api Mengawal Presiden Soekarno Hijrah dari Jakarta ke Yogyakarta	67
Gambar 4.6	Sosok Pemuda Kereta Api dalam Mengawal Presiden Soekarno Hijrah dari Jakarta ke Yogyakarta	68
Gambar 4.7	Pemuda Kereta Api Membantu Pengungsi Ke Luar Kota Bandung	72
Gambar 5.1	Peta Perpindahan Balai Besar Kereta Api	77

Gambar 5.2 Tugu Peringatan Pejuang Kereta Api yang terletak di Halaman Balai Besar Kereta Api, Jalan Perintis Kemerdekaan 1 Bandung.....95

Bab 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang dan Permasalahan

Kekalahan Jepang dalam Perang Dunia II melawan Tentara Sekutu mengakibatkan terjadinya krisis politik yang membawa suasana tidak menentu karena kurangnya kontrol penguasa militer Jepang bersamaan dengan kembali datangnya ancaman kekuasaan kolonial Belanda. Bagi bangsa Indonesia, situasi krisis yang berkepanjangan merupakan sebuah kesempatan untuk melakukan perundingan guna mencapai kemerdekaan Indonesia. Pada tanggal 17 Agustus 1945, atas nama bangsa Indonesia, Presiden Soekarno membacakan teks Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia. Berita Proklamasi tersebut, mendapat sambutan yang hangat dari seluruh rakyat Indonesia.

Guna memberikan bantuan kepada rakyat yang menderita akibat peperangan, Presiden Soekarno pada tanggal 23 Agustus 1945 menyatakan berdirinya Badan Keamanan Rakyat (BKR). Pendirian BKR ini mendapat sambutan yang berbeda dari kalangan pemuda karena ada yang mendukung keputusan tersebut, namun ada juga yang tidak menyetujuinya. Para pemuda umumnya kecewa karena pemerintah tidak segera membentuk tentara regular (Malik, 1975:82). Selain itu, tidak semua pemuda dapat bergabung dan menjadi anggota BKR karena mereka berasal dari pemuda pelajar, mahasiswa, bekas anggota tentara Peta, Kaigun, dan Heiho (Djamhari, 1979:2).

Bentuk kepedulian para pemuda dalam membela dan mempertahankan kemerdekaan Indonesia, mereka wujudkan dengan cara membentuk badan-badan perjuangan. Misalnya: pada tanggal 1 September 1945 berdiri Angkatan Pemuda Indonesia (API) di Jakarta (Anderson, 1988:141), Persatuan Pemuda Pelajar Indonesia (PPPI) yang kemudian namanya menjadi Pemuda Republik Indonesia (PRI) bermarkas di Jalan Tamblong Bandung (Djajusman, 1986:21), Angkatan Muda Republik Indonesia (AMRI) di Semarang.

Di Yogyakarta berdiri Gerakan Pemuda Republik Indonesia (GERPRI) (Anderson,1988:238), di Surabaya berdiri Pemuda Republik Indonesia (PRI) (Frederick, 1989:264-278). Sementara itu, di lingkungan instansi pemerintah muncul pula badan-badan perjuangan, misalnya: Angkatan Muda Gas dan Listrik (AMGL), Angkatan Muda Pos, Telepon, dan Telegraf (AMPTT) bermarkas Bandung, serta Angkatan Muda Kereta Api (AMKA) bermarkas di Bandung.

Tulisan ini merupakan suatu usaha untuk mengkaji perjuangan Pemuda Kereta Api yang tergabung di dalam wadah

perjuangan bernama Angkatan Muda Kereta Api (AMKA). Aplikasi pengertian judul terletak pada penekanan aktifitas dan usaha para Pemuda Kereta Api dalam menjalankan peranannya bersama-sama dengan badan-badan perjuangan untuk membela kemerdekaan Republik Indonesia dari penjajahan Belanda.

Tekanan skup spasial penelitian ini pada wilayah Bandung, namun untuk memperjelas dan memperkuat analisis penelitian, maka peristiwa-peristiwa yang terjadi dan berkaitan dengan peristiwa akan disinggung karena pada hakekatnya suatu peristiwa sejarah itu memiliki hubungan sebab akibat dengan peristiwa di tempat lain. Dengan demikian, penulisan sejarah yang berskala kecil akan dapat memperjelas dan melengkapi sejarah yang berskala nasional (Kartodirdjo, 1974:27). Dipilihnya Bandung sebagai pusat perhatian penulisan karena di Bandung terdapat Balai Besar Kereta Api yang merupakan Kantor Pusat Jawatan Kereta Api, sekaligus pusat perjuangan Pemuda Kereta Api.

Skup temporal yang dipergunakan agar memudahkan dalam mengikuti peranan Pemuda Kereta Api adalah masa revolusi fisik, yaitu antara tanggal 28 September 1945 sampai dengan tanggal 27 Desember 1949. Tanggal 28 September 1945 dijadikan sebagai titik tolak perjuangan Pemuda Kereta Api dalam menegakkan dan mempertahankan kemerdekaan Indonesia karena pada saat itu terjadi peristiwa perebutan Balai Besar Kereta Api dari pendudukan Jepang.

Tanggal 27 Desember 1949 diambil sebagai batasan akhir pembahasan karena adanya pengakuan kedaulatan dan cita-cita kemerdekaan Republik Indonesia secara utuh. Sejak saat itu, keberadaan dan tugas-tugas Pemuda Kereta Api dinyatakan selesai.

Masa penjajahan telah memberikan pengalaman yang sangat pahit kepada rakyat Indonesia. Hal ini dirasakan pula oleh para pemuda di lingkungan Jawatan Kereta Api, sehingga muncullah prakarsa untuk turut memikirkan dan ikut melakukan kegiatan persiapan ke arah yang dicita-citakan.

Pada masa pendudukan Jepang, para pemuda mendapat perhatian dari pemerintah pendudukan. Hal ini karena para pemuda mempunyai karakteristik sifat yang sangat gigih, semangat heroik, serta idealisme. Dengan sifat-sifat seperti ini, segala propaganda dari pihak Jepang akan mudah ditanamkan. Adapun sarana yang digunakan oleh Jepang untuk mengerahkan para pemuda, salah satunya lewat pendidikan, baik pendidikan khusus (latihan-latihan) maupun pendidikan umum (sekolah) (Poesponegoro, *et.al.*, 1984:27).

Suatu segi yang menguntungkan dalam kebijaksanaan Kepegawaian Djawatan Kereta Api (DKA) pada waktu itu adalah adanya penerimaan secara massal dan jumlah yang banyak dari tenaga-tenaga berpendidikan menengah dan perguruan tinggi dalam akhir tahun 1942 dan 1943. Pegawai yang diterima ini nantinya merupakan tulang punggung dalam kehidupan Jawatan Kereta Api Indonesia. Pendidikan diadakan dengan menyelenggarakan latihan-latihan (Kunrenzyo) dan kursus-kursus (Kyoshu-zyo) (Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapi-an.,1970: 17).

Pada tanggal 29 April 1943 diumumkan berdirinya organisasi pemuda bernama *Seinendan*. Organisasi ini langsung di bawah pimpinan *Gunseikan* (Poesponegoro, *et.al.*, 1984:29). Secara resmi disebutkan bahwa tujuan organisasi tersebut untuk mendidik dan melatih pemuda agar dapat menjaga dan mempertahankan tanah airnya dengan kekuatan sendiri. Adapun maksud sebenarnya

adalah tersedianya tenaga-tenaga cadangan untuk kepentingan perang Asia Timur Raya. Bagi anggota *Seinendan* diberikan latihan-latihan kemiliteran.

Di Balai Besar Kereta Api setiap pagi juga diadakan latihan yang diikuti oleh seluruh pegawai Jawatan Kereta Api. Latihan-latihan yang mengarah kepada teknik kemiliteran, dikhususkan bagi pemuda dan mereka yang tergabung dalam *Seinendan*. Latihan-latihan tersebut, merupakan kegiatan yang kemudian mempunyai pengaruh menguntungkan dalam periode perebutan Balai Besar Kereta Api.

Berita Proklamasi Kemerdekaan Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945 yang disiarkan di Jakarta telah tersebar pula di masyarakat. Bagi Pemuda Kereta Api, kemerdekaanlah bukanlah hanya mengibarkan bendera Merah Putih dan menyanyikan lagu Indonesia Raya, tetapi juga harus disertai dengan realisasi pemindahan kekuasaan, oleh karena inti dari Proklamasi adalah: (1) pernyataan Kemerdekaan Indonesia, (2) pemindahan kekuasaan dan lain-lain diselenggarakan dengan cara seksama dan dalam tempo yang sesingkat-singkatnya.

Bertolak dari dua hal tersebut, Pemuda Kereta Api menunjuk R. Moh. Ismangil yang juga menjadi salah seorang anggota Panitia Persiapan Kemerdekaan Indonesia di lingkungan Balai Besar sebagai ketua delegasi didampingi oleh Soemarsono, Soeharjono, Wachjuhargono, Achmad Pendek, Abu Sofjan, Soedarmadi, Rosadi, Saleh, Mamad, Santosa Hurip, Haroen, dan sejumlah pemuda bekas *Seinendan* melaksanakan aksi pengambilalihan kekuasaan atas Balai Besar Kereta Api dari tangan Jepang pada tanggal 28 September 1945 (Kereta Api Indonesia, 1978:48).

Pada tanggal 14 September 1945, tentara Sekutu di bawah pimpinan Mayor Greenhalgh tiba di Indonesia dengan membawa tugas di antaranya menerima penyerahan diri tentara Jepang, membebaskan tawanan perang, melucuti, mengumpulkan orang Jepang untuk dipulangkan, menegakkan keadaan damai, menghimpun keterangan tentang penjahat perang, serta menuntut mereka di pengadilan militer (Poesponegoro, *et.al.*, 1984:66). Hasil tugas tersebut, kemudian dilaporkan kepada Komando Asia Tenggara di Singapura di bawah pimpinan Laksamana Lord Louis Mountbatten. Kedatangan Mayor Greenhalgh diikuti dengan berlabuhnya kapal penjelajah Cumberland yang mendarat di Tanjung Priok pada tanggal 29 September 1945.

Kedatangan tentara Sekutu dengan kekuatan 5 divisi, terdiri dari 2 divisi Australia mendarat di Kalimantan dan Indonesia Timur, serta 3 divisi Inggris yang diboncengi tentara Belanda mendarat di Pulau Jawa dan Sumatera (Nasution, 1977:5). Pemboncengan tentara Belanda pada tentara Inggris karena dilatarbelakangi oleh perjanjian *Civil Affair Agreement* yang ditandatangani di Chequers dekat London pada tanggal 24 Agustus 1945, yang isinya antara lain kesediaan pihak Inggris untuk membantu pihak Belanda dalam mengembalikan kekuasaan di Indonesia (Dinas Sejarah Militer Kodam VI Siliwangi, 1979:51). Keadaan yang demikian menyebabkan kehadiran tentara Sekutu kurang mendapat sambutan sebagaimana sambutan bangsa Indonesia terhadap kehadiran tentara Jepang.

Guna menjaga segala kemungkinan serangan dari tentara Sekutu dan merumuskan langkah-langkah yang mungkin dilakukan bila Sekutu melakukan penyerangan ke Indonesia, pada tanggal 30 September 1945 diadakan musyawarah pimpinan DJawatan Kereta Api di Balai Besar Bandung. Musyawarah tersebut, melahirkan pimpinan Pemuda Kereta Api Bandung

yang ketuai oleh Abu Sofyan (Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian., 1970:41).

Pada tanggal 13 Oktober 1945 tentara Sekutu diwakili Inggris memasuki Kota Bandung di bawah pimpinan Brigadir Jenderal Mac Donald dan memulai melaksanakan tugas *Rehabilitation Allied Prisoner of War and Interness* (RAPWI). Akan tetapi, perlakuan tentara Inggris sepertinya menuntut kepada Pemuda Kereta Api dan pemuda Bandung lainnya agar menyerahkan senjata. Perlakuan ini merupakan pelanggaran hak asasi sebagai bangsa yang telah merdeka dan di luar ketentuan piagam Atlantik Charter yang ditandatangani pihak Inggris dan Amerika pada tanggal 14 Agustus 1941 dimana di dalamnya berisi hak-hak segala bangsa untuk merdeka (Dinas Sejarah Militer Kodam VI Siliwangi, 1979:47).

Penuntutan pihak Inggris untuk menyerahkan senjata menyebabkan timbulnya pergolakan. Pemuda Kereta Api yang tergabung dalam AMKA dan badan-badan perjuangan lainnya mengadakan perlawanan. Kota Bandung terbelah menjadi dua bagian, yaitu Bandung Utara yang dikuasai Sekutu dan Bandung Selatan yang menjadi daerah para pejuang. Kedua daerah ini dibatasi oleh rel kereta api.

Di dalam kongres pemuda yang berlangsung pada tanggal 10 November 1945 di Yogyakarta, tujuh organisasi pemuda meleburkan diri ke dalam suatu organisasi baru, yaitu Pemuda Sosialis Indonesia (Pesindo) (Kahin, 1955:162). Ketujuh organisasi tersebut adalah Angkatan Pemuda Indonesia (API), Angkatan Muda Republik Indonesia (AMRI), Gerakan Pemuda Republik Indonesia (GERPRI), Pemuda Republik Indonesia (PRI), Angkatan Muda Kereta Api (AMKA), Angkatan Muda Pos, Telepon dan Telegraph (AMPTT), serta Angkatan Muda Gas dan Listrik (AMGL).

Masih di dalam Kongres Pemuda di Yogyakarta, ketujuh organisasi yang tergabung dalam Pesindo bersama 22 organisasi pemuda lainnya sepakat membentuk federasi. Wadah itu diberinama Badan Kongres Pemuda Republik Indonesia (BKPRI) (Martha, *et. al.*, 1985: 228). Mengingat banyaknya jumlah pasukan dan laskar di daerah Priangan, pada tanggal 15 November 1945 di Bandung dibentuk Markas Dewan Perjuangan Priangan (MDPP). Hal ini dilakukan untuk memudahkan melakukan konsolidasi dan koordinasi antara badan-badan perjuangan. Nama MDPP ini kemudian diganti menjadi Majelis Persatuan Perjuangan Priangan (MPPP) (Djajusman, 1963:69-70).

Tanggal 27 November 1945 dikeluarkan ultimatum dari panglima tentara Sekutu melalui Gubernur Sutardjo Karthahadikusuma yang isinya semua warga Bandung yang berada di daerah Bandung sebelah utara rel kereta api harus meninggalkan tempat tersebut, selambat-lambatnya tanggal 29 November 1945 pukul 12.00 WIB. Apabila kedapatan melanggar akan ditangkap dan jika mereka kedapatan membawa senjata akan ditembak mati (Dinas Sejarah Militer Kodam VI Siliwangi, 1979:127).

Adanya ultimatum itu tidak meredam perlawanan rakyat dan pemuda-pemuda Bandung. Justru sebaliknya, AMKA dan badan-badan perjuangan Kota Bandung menambah volume perlawanan, sehingga tentara Sekutu mendatangkan Batalyon Maharats dari Jakarta. Dengan datangnya bantuan tentara tersebut, tentara Inggris berusaha menguasai Kota Bandung, sedangkan AMKA bersama-sama masyarakat Bandung mengundurkan diri ke luar kota.

Usaha yang ditempuh Pemuda Kereta Api dalam mempertahankan Kota Bandung dari serbuan pihak Sekutu adalah

mengadakan musyawarah dengan MPPP dimana hasil keputusan tersebut, berisi kebulatan tekad untuk membumihanguskan Kota Bandung. Keputusan ini kemudian disampaikan kepada Kolonel A.H. Nasution sebagai wakil resmi pemerintah Indonesia yang berwenang dalam bidang kemiliteran. Dengan mengambil tempat di Markas Batalyon Permana di Anjarsari berhasil menyusun rencana serangan umum.

Rencana serangan umum itu akan diadakan pada tanggal 24 Maret 1946 pukul 24.00 sampai dengan 04.00 WIB, dengan tujuan: (1) Memutuskan jalan bagi kendaraan musuh yang akan menuju ke Bandung; (2) Memutuskan dan menetapkan permulaan serangan itu jatuh pada awal bulan puasa; (3) Serangan menggunakan taktik bumi hangus. Namun, sebelum rencana serangan umum tersebut dilaksanakan, pada pukul 21.00 WIB terjadi ledakan pertama yang dahsyat. Ledakan itu berasal dari Gedung Bank Rakyat Indonesia Bandung (Pusat Sejarah Militer AD, 1968:127). Kejadian ini mengawali peristiwa Bandung Lautan Api, sehingga menyebabkan dipindahkannya Balai Besar Kereta Api Indonesia dari Bandung ke Yogyakarta.

Pada tahun 1946 untuk pertama kalinya Pemuda Kereta Api menyelenggarakan kongres AMKA di Solo. Di dalam kongres tersebut, ditegaskan bahwa misi utama AMKA adalah: (1) AMKA menjadi pendorong revolusi pejuang masyarakat kereta api dan mengawasi pimpinan agar pimpinan Jawatan Kereta Api tidak menyimpang dari garis-garis perjuangan, (2) AMKA bersama-sama dengan badan-badan perjuangan lainnya membina potensi pemuda yang revolusioner dalam melaksanakan kelanjutan Proklamasi Kemerdekaan Indonesia (Mosaik Perjuangan Kereta Api, 1995: 32).

Semangat kebangkitan para Pemuda Kereta Api secara tidak langsung dilatarbelakangi oleh penjajahan Jepang. Penjajahan Jepang banyak bermanfaat terutama dalam membentuk sikap dan kedisiplinan. Hal ini dimulai dengan pembentukan organisasi kemiliteran bagi bangsa Indonesia. Dari sikap kemiliteran inilah nantinya menampilkan sosok Pemuda Kereta Api yang peduli terhadap perkembangan bangsanya.

Penelitian ini ditekankan pada pokok permasalahan, yaitu: (1) faktor-faktor apakah yang melatarbelakangi Pemuda Kereta Api mendirikan AMKA? (2) Bagaimanakah proses berdirinya AMKA dan kedudukannya dalam struktur organisasi perjuangan?, (3) sejauhmanakah peranan Pemuda Kereta Api dalam revolusi fisik?, (4) bagaimanakah akhir perjuangan Pemuda Kereta Api?

1.2 Orientasi Teori dan Metode Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengangkat kembali peristiwa yang telah terjadi dan memperkaya khasanah sejarah lokal. Sejarah lokal berarti sejarah dari suatu “tempat”, suatu *locality* yang batasannya ditentukan oleh “perjuangan” (Abdullah, 1990:14-15). Di dalam rekonstruksi peranan Pemuda Kereta Api selama revolusi fisik tidak hanya penggambaran kronologis saja, akan tetapi diperlukan adanya suatu analisis terhadap fenomena yang ditemukan.

Guna menghasilkan karya tulis yang kritis dan analitis, diperlukan adanya teori dan konsep dari ilmu sosial lainnya. Pendekatan terhadap permasalahan dari berbagai dimensi menuntut sejarawan menggunakan pendekatan dari ilmu sosial (Kartodirdjo, 1982:14-21). Hal ini sangat membantu dalam menganalisis mengenai bagaimana peranan Pemuda Kereta Api

selama revolusi fisik terjadi karena untuk menjelaskan peranan Pemuda Kereta Api tidak dapat dijelaskan dari satu aspek saja.

Peranan Pemuda Kereta Api di dalamnya meliputi berbagai aspek kehidupan dalam masyarakat dan tidak terjadi begitu saja, akan tetapi dipengaruhi oleh hal-hal yang ada di sekitarnya. Keadaan dan situasi kondisi perkeretaapian Indonesia sangat berpengaruh bagi Pemuda Kereta Api untuk mengadakan suatu revolusi. Guna mengetahui bagaimana peranan Pemuda Kereta Api dalam revolusi fisik di Indonesia, maka digunakan konsep status dan peranan dari ilmu sosiologi. Konsep status dipergunakan untuk melihat bagaimana status atau posisi Pemuda Kereta Api selama revolusi fisik. Menurut Ralp Linton dalam Soemardjan (1974: 261-262), status merupakan kedudukan seseorang yang dapat ditinjau terlepas dari individunya. Jadi, status sebagai kedudukan objektif memberikan hak dan kewajiban pada seseorang yang menempati kedudukan. Konsep ini dapat menjelaskan keanggotaan seorang perilaku, sehingga dapat dikatakan menduduki suatu status tertentu yang diperoleh secara sadar dan membutuhkan kualifikasi pribadi atau pengalaman tertentu (Suhardono, 1994: 27-28).

Selain konsep status, dipergunakan pula konsep peranan. Peranan merupakan suatu konsep perihal apa yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai suatu organisasi (Soekanto, 1982: 268-269). Konsep ini digunakan untuk melihat sejauhmana para Pemuda Kereta Api berperan dan peranan apa saja yang dilakukan selama revolusi fisik.

Keinginan Pemuda Kereta Api untuk ikut berperan selama revolusi fisik didorong oleh kesadaran dan kepentingan yang ingin diperoleh berdasarkan pengalaman yang dimilikinya untuk membela dan mempertahankan kemerdekaan Indonesia.

Keinginan Pemuda Kereta Api tersebut, diwujudkan dengan membentuk AMKA sebagai suatu badan perjuangan yang di dalamnya terdapat hak dan kewajiban anggotanya sesuai dengan posisi atau statusnya.

Guna memahami peranan itu sendiri, di dalam menjelaskannya digunakan teori struktural fungsional. Pendekatan struktural fungsional memandang masyarakat sebagai suatu sistem yang mana elemen atau bagiannya saling berhubungan dalam bentuk keseimbangan. Di dalam fungsionalisme, manusia diperlakukan sebagai abstraksi yang menduduki status dan peranan membentuk lembaga-lembaga atau struktur sosial. Secara implisit, fungsionalisme memperlakukan manusia sebagai pelaku yang memainkan peranan atau ketentuan-ketentuan yang dirancang sebelumnya sesuai dengan norma-norma dalam masyarakat (Soekanto, 1989: 1-9).

Di dalam hal di atas, para Pemuda Kereta Api sebagai bagian dari masyarakat yang terlibat dalam revolusi fisik terstruktur dalam elemen-elemen yang terorganisir mempunyai fungsi yang berbeda-beda dengan satu tujuan yang sama, yaitu membela dan mempertahankan Proklamasi Kemerdekaan Indonesia.

Adanya fungsi yang berbeda bagi Pemuda Kereta Api di dalam keanggotaan AMKA dalam memerankan peranannya, mengharuskan para Pemuda Kereta Api dalam memerankan peranannya mengharuskan para pemuda AMKA untuk bekerja semaksimal mungkin. Sebagai contoh adalah para pemuda AMKA yang bertugas di bagian angkutan, mereka tidak hanya bertugas menyiapkan kereta api saja, akan tetapi juga berusaha untuk mencukupi segala kebutuhan yang diperlukan selama perjalanan kereta api.

Peranan Pemuda Kereta Api dalam revolusi fisik mempunyai tujuan untuk mengubah struktur masyarakat, yaitu masyarakat terjajah menuju masyarakat yang merdeka dengan cara-cara kekerasan (revolusi). Guna menganalisis terjadinya revolusi tersebut, digunakan teori revolusi. Menurut Reid (1981: 33), revolusi adalah restruktural fundamental dari suatu sistem politik dengan kekerasan dalam waktu yang relatif singkat, dimulai dengan tindakan pembangkangan, menghancurkan rezim lama, dan berakhir dengan memaksakan suatu rezim baru yang relatif stabil, biasanya sesuatu itu berbeda dari yang dilihat oleh para revolusioner tahap pertama .

Membahas Pemuda Kereta Api dalam wadah pejuangannya bernama AMKA tidak lepas dari konsep organisasi dan konsep pemuda karena AMKA merupakan organisasi perjuangan informal yang beranggotakan para Pemuda Kereta Api. Konsep organisasi menguraikan adanya koordinasi sejumlah kegiatan manusia yang direncanakan untuk mencapai maksud tertentu dan tujuan bersama melalui pembagian tugas, fungsi dengan rangkaian wewenang, dan tanggungjawab (Shein, 1991:17).

Adapun untuk menjelaskan pengertian pemuda, Onghokham memberikan batasan, yaitu mereka yang memiliki sikap politik yaitu peka terhadap perkembangan negaranya. Pemuda Kereta Api merupakan harapan bangsa dan memiliki idealisme yang tinggi dan perannya dalam masyarakat cukup penting (Onghokham, 1983:118).

Guna membuat karya tulis sejarah yang mendekati kebenaran diperlukan suatu metode, yaitu metode sejarah. Metode sejarah adalah sekumpulan prinsip-prinsip atau aturan-aturan yang sistematis dimaksudkan untuk memberikan bantuan secara efektif dalam usaha mengumpulkan bahan-bahan bagi sejarah,

menilai secara kritis dan kemudian menyajikan dalam suatu sintesa.

Prosedur dalam metode sejarah, meliputi: (1) *heuristik*, yaitu proses mencari dan menemukan sumber, kemudian mengumpulkannya; (2) kritik sumber yang dibagi menjadi dua, yaitu kritik ekstern dan kritik intern; (3) interpretasi, yaitu menafsirkan makna yang saling berhubungan dari fakta-fakta yang diperoleh sehingga mendukung analisis; (4) historiografi, yaitu mensintesa hasil yang diperoleh dan menjadikan kisah sejarah yang ditulis (Notosusanto, 1984: 10-12).

Pencarian sumber untuk mendukung penulisan ini diperoleh dari berbagai perpustakaan, Kantor Arsip Wilayah Propinsi Jawa Barat, Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), serta Humas PT. Kereta Api Indonesia Bandung. Sumber-sumber yang diperoleh tersebut, harus menunjang dan relevan dengan permasalahan, yaitu mengenai peranan Pemuda Kereta Api selama revolusi fisik.

Selanjutnya, dilakukan kritik terhadap sumber yang dibagi menjadi dua, yaitu kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern menyangkut penilaian terhadap sumber, apakah sumber tersebut dikehendaki atau tidak, asli atukah palsu dengan melihat dari sisi luarnya. Adapun kritik intern, yaitu menilai isi sumber tersebut.

Arsip-arsip yang sezaman dengan peristiwa peranan Pemuda Kereta Api dalam revolusi fisik tahun 1945 – 1949 harus dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya. Jika sumber tersebut berasal dari para informan, maka informasi yang disampaikan harus dikaji dan dibandingkan dengan sumber lainnya.

Faktor kelupaan dari para informan dalam memberikan informasinya, terutama mengenai nama tempat, hari, tanggal,

dan bulan terjadinya suatu peristiwa merupakan hambatan yang sering muncul dalam menggali keterangan para informan. Hal ini bisa dipahami, mengingat peristiwanya telah terjadi cukup lama. Oleh karena itu, fungsi sumber tertulis digunakan semaksimal mungkin dengan membandingkan masing-masing isinya dengan keterangan-keterangan yang diperoleh dari hasil wawancara.

Sumber yang telah diperoleh dan dikritik satu sama lainnya saling dikaitkan dan dianalisis, sehingga diperoleh suatu gambaran yang utuh tentang peranan Pemuda Kereta Api selama revolusi fisik. Pada tahap terakhir dilakukan proses penulisan dari apa yang kita peroleh menjadi karya sejarah (historiografi) yang dapat dipercaya dan dipertanggungjawabkan kebenarannya.

Bab 2

PENDUDUKAN JEPANG DAN SEKITAR PROKLAMASI

2.1 Pengaruh Pendudukan Jepang Terhadap Jawatan Kereta Api dan Pemuda Kereta Api.

*P*ada tanggal 8 Desember 1941, Jepang mengadakan serangan mendadak atas Pearl Harbour, pangkalan armada laut terbesar milik Amerika Serikat di Kawasan Pasifik. Akibat serangan ini, perang antara Jepang dan Amerika Serikat dimulai. Penyerangan Jepang tersebut, bertujuan untuk membentuk Kawasan Kemakmuran Bersama Asia Timur Raya (Ricklefs, 1995:297-200).

Peperangan antara Jepang dan Amerika Serikat merupakan ancaman langsung terhadap Pemerintah Hindia Belanda. Bagi Jepang, menguasai wilayah Hindia Belanda berarti memiliki posisi yang sangat penting, baik ekonomi maupun politik di seluruh wilayah Asia Timur dan Asia Tenggara. Adanya kemungkinan ancaman Jepang terhadap wilayah Hindia Belanda, maka Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. A.W.L. Tjarda van Starckenborgh menyatakan perang terhadap Jepang (Poesponegoro, *et.al.*, 1984: 1).

Guna menghadapi serangan Jepang tersebut, maka dibentuklah pasukan bumi hangus (*vernelling corp*) yang bertugas menghancurkan sarana umum yang penting, seperti jembatan dan rel kereta api. Akibat politik bumi hangus tersebut, yang menderita kerugian adalah bangsa Indonesia, khususnya para pegawai Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) karena mereka harus bekerja siang dan malam untuk mengerjakan pembongkaran jaringan rel kereta api dan jembatan (Poesponegoro, *et.al.*, 1984: 1).

Sasaran utama tentara Jepang adalah tempat dimana terdapat sumber bahan bakar, seperti batu bara dan minyak bumi yang merupakan pokok kebutuhan bagi keperluan perang. Oleh karena itu, Tarakan sebagai kota tambang minyak bumi terbesar di Kalimantan Timur berhasil diduduki oleh tentara Jepang pada tanggal 11 Januari 1942. Dari Tarakan, pasukan Jepang mulai bergerak ke seluruh wilayah Indonesia (Poesponegoro, *et.al.*, 1984: 1).

Wilayah Sumatera Selatan berhasil diduduki tentara Jepang pada tanggal 14 Pebruari 1942. Selanjutnya, pada tanggal 1 Maret 1942, Jepang berhasil mendaratkan tentara Keenam-belasnya di Jawa. Pendaratan dilakukan di tiga tempat, yaitu di

Teluk Banten di Eretan Wetan (Jawa Barat), dan Kragan (Jawa Tengah). Hal ini berakibat menyerahnya Letnan Jenderal Ter Poorten, Panglima Angkatan Perang Hindia Belanda kepada Panglima Tentara Keenambelas, Jenderal Hitosi Imamura pada tanggal 8 Maret 1942 di Kalijati (Nagazumi, 1988:3). Dengan penyerahan ini berarti kekuasaan Belanda di Indonesia telah berakhir.

Peristiwa kemenangan Jepang melawan Belanda disambut oleh rakyat Indonesia dengan gembira dan suka cita karena menganggap Jepang sebagai bangsa pembebas. Sebaliknya, kekalahan Belanda mengakibatkan jatuhnya kewibawaan tentara Belanda dimata bangsa Indonesia. Seluruh rakyat Indonesia yakin, apabila mereka dipersenjatai, maka akan dapat berbuat seperti yang dilakukan Jepang (Pakpahan, 1979:37).

Langkah awal yang dilakukan Jepang adalah dengan membuat kebijakan dengan prioritas pada dua hal, yaitu: (1) Menghapus pengaruh Belanda di kalangan rakyat Indonesia; (2) Memobilisasi rakyat Indonesia demi kemenangan Jepang dalam perang Asia Timur Raya (Ricklefs, 1995: 291-300).

Keberhasilan Jepang merebut kekuasaan atas Indonesia dari Pemerintah Hindia Belanda, menjadikan Indonesia memasuki periode baru, yaitu periode pendudukan Jepang. Pada masa ini, wilayah Indonesia dibagi dalam dua wilayah kekuasaan, yaitu wilayah kekuasaan Angkatan Darat (*Rikugun*) yang meliputi: Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, serta wilayah Angkatan Laut (*Kaigun*), meliputi: Kalimantan, Sulawesi, Kepulauan Nusa Tenggara, Maluku, dan Kepulauan Papua. Pulau Sumatera berada di bawah kekuasaan tentara Keduapuluhlima Angkatan Darat, Pulau Jawa di bawah kekuasaan tentara Keenambelas Angkatan Darat, sedangkan wilayah di luar Pulau Jawa dan

Bab 3

AMKA: WADAH PERJUANGAN PEMUDA KERETA API

3.1 Pertemuan Pemuda Kereta Api

*P*ada tanggal 2 September 1945, Pemuda Kereta Api Jakarta mengundang seluruh Pemuda Kereta Api se-Jawa untuk merumuskan langkah perjuangan para Pemuda Kereta Api dalam mempertahankan kemerdekaan Indonesia. Undangan tersebut, dihadiri oleh Pemuda Kereta Api Balai Besar Bandung, Pemuda Kereta Api Inspeksi Bandung, Pemuda Kereta Api Inspeksi Yogyakarta, Pemuda Kereta Api Inspeksi Surabaya, dan Pemuda Kereta Api Inspeksi Malang

(Poerbohadispoetro, 1995: 27).

Pertemuan Pemuda Kereta Api yang diorganisir oleh Abdul Aziz dan kawan-kawan dari Jawatan Kereta Api (DKA) Manggarai, bertempat di dekat Viaduct. Pemuda-pemuda yang hadir saat itu, antara lain dari Jakarta: Legiman Harjono, Niman Sastramenggala, Goerdali, Amir S, Mansoer Soekohardjo, Ali Noor Loedin, Mardikoesno, Soerawan, B.S. Anwir, Roekman, G. Soekikiran, Hidajat, Manggih, Soekardjo Bril, Gito Hardjono, Moeljadi, Rachmat, Soetjipto, dan Soejono. Dari Kerawang: Soebarno, Hamim, Sardani, Asboelallah, Amat Soehidi, Iksan, Moehadjar, dan Madropi. Dari Cirebon: Slamet, Yusuf, Soemarjo, Soelarman, Boediharjo, Waloejo, Oetojo, Tarmidi, dan Rahmad. Dari Bandung terdiri dari: Ito, Harisoegito, Soeprapto, Ir. Togan Pohan, serta Soerjadio (Poerbohadispoetro, 1995: 27).

Pada pertemuan Pemuda Kereta Api se-Jawa, diawali dengan perkenalan semua utusan yang hadir dan dilanjutkan acara pembukaan. Suasana sidang semula berjalan dengan tenang dan tertib. Adanya usulan-usulan yang bertubi-tubi dari para utusan mengakibatkan suasana sidang menjadi memanas. Sebagian pemuda menghendaki agar segera diberikan suatu nama pada perkumpulan Pemuda Kereta Api, sedangkan sebagian yang lain menghendaki penentuan tujuan perkumpulan Pemuda Kereta Api tersebut. Akhirnya, disepakati untuk memberikan nama pada persatuan Pemuda Kereta Api, yaitu Angkatan Muda Kereta Api (AMKA) (Poerbohadispoetro, 1995: 27).

Perdebatan sesama Pemuda Kereta Api berlanjut saat mempermasalahkan kedudukan AMKA. Di dalam sidang muncul dua pendapat tentang kedudukan AMKA. Sebagian pemuda menghendaki Jakarta sebagai pusat kedudukan AMKA atas dasar bahwa Jakarta merupakan pusat pemerintahan RI,

pusat revolusi, sehingga tindakan-tindakan akan lebih cepat karena dekat dengan pemerintahan. Sebagian pemuda lainnya menghendaki AMKA berkedudukan di Bandung karena terdapat Balai Besar yang merupakan Kantor Pusat Jawatan Kereta Api. Perdebatan ini mengakibatkan pemuda-pemuda kereta api pecah menjadi dua kelompok. Bagaimanapun sengitnya, akhirnya dengan musyawarah terjadilah kesepakatan bahwa kedudukan AMKA harus berdampingan dengan pusat pimpinan kereta api, yaitu di Balai Besar Bandung.

Rapat juga berhasil membuat kesepakatan bersama mengenai tugas pokok AMKA, yaitu:

- (1) Mengamankan Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKRI) dari kemungkinan diambil alih oleh pihak sekutu,
- (2) Senantiasa mewaspadaai gerak-gerik tentara sekutu. Selain itu, dijelaskan pula kewajiban yang harus dikerjakan oleh pemuda jika sudah sampai di daerahnya masing-masing, yaitu: (a) memelopori dan menganjurkan pengibaran bendera merah putih di kantor-kantor dan di rumah-rumah penduduk, (b) memberikan penerangan tentang proklamasi kemerdekaan Indonesia, (c) merebut jabatan-jabatan perkeretaapian dari pejabat-pejabat Jepang, (d) menyusun barisan/pasukan keamanan, (e) merebut senjata dari Jepang dengan cara berunding maupun dengan kekerasan bilamana perlu (Poerbohadispoetro, 1995: 28).

Pada tanggal 2 September 1945, sekitar pukul 24.00 WIB rapat selesai dan para utusan besoknya dengan kesempatan kereta api pertama sudah harus kembali ke daeahnya masing-masing. Usaha pertama yang dilakukan Pemuda Kereta Api ialah melakukan pengambilalihan Balai Besar sekaligus merebut jabatan-jabatan perkeretapian dari pejabat Jepang. Usaha ini

Bab 4

PARTISIPASI PEMUDA KERETA API DI DALAM REVOLUSI FISIK

4.1 Perebutan Balai Besar Kereta Api.

*P*ada tanggal 10 September 1945, Jenderal Hitoshi Imamura selaku Panglima Tentara Keenambelas Jepang menyatakan bahwa pemerintahan tidak akan diserahkan kepada pihak Indonesia, tetapi akan diserahkan kepada pihak Sekutu. Hal ini disebabkan adanya perintah Sekutu agar Jepang bertanggungjawab atas Indonesia dengan memelihara status quo sejak tanggal 15 Agustus 1945 sebagai pihak yang kalah perang, serta menyerahkan Indonesia dalam keadaan utuh (Djajusman,

1986:25). Oleh karena itu, meskipun Jepang secara resmi menyerah kepada tentara Sekutu pada tanggal 14 Agustus 1945, bukan berarti Jepang tidak mempunyai kekuasaan sama sekali.

Proklamasi Kemerdekaan Indonesia yang dibacakan Soekarno-Hatta pada tanggal 17 Agustus 1945 memuat dua hal penting, yaitu: (1) pernyataan Kemerdekaan Indonesia; (2) pemindahan kekuasaan dan lain-lain diselenggarakan dengan cara seksama dan dalam tempo yang sesingkat-singkatnya.

Bertitik tolak dari dua hal penting tersebut, Pemuda Kereta Api berupaya untuk merebut kekuasaan pengelolaan perkeretaapian Indonesia dari tangan Jepang yang saat itu masih memegang kekuasaan dan tidak bersedia menyerahkan kepada bangsa Indonesia (Sekilas Lintas 50 Tahun Perkeretaapian..., 1995: 3-4). Usaha pengambilalihan kekuasaan dari tangan Jepang tidak dapat dilakukan secara terpusat mengingat keadaan waktu itu. Oleh karena itu, tiap-tiap daerah bertindak sendiri-sendiri menyesuaikan keadaan daerahnya.

Bandung dan sekitarnya merupakan salah satu tempat pemusatan kekuatan tentara Jepang. Diperkirakan personel Jepang berjumlah sekitar 60.000 orang prajurit bersenjata lengkap. Kekuatan mereka ini sewaktu-waktu dapat bergerak bila ada perintah dari atasannya. Untuk itu, tindakan yang cepat dan tepat dalam pengambilalihan kekuasaan harus dilaksanakan, selain taktik dan strategi yang cermat (Pusat Sejarah Militer Angkatan Darat, 1965:49).

Pada tanggal 5 September 1945, Mr. Soewahjo Soemodilogo selaku pegawai tertinggi Djawatan Kereta Api (DKA) menerima tiga pemuda utusan DKA Jakarta, yaitu: Goenari Wiriodinoto, Soedjatman, dan B.S. Anwir. Ketiga utusan ini memberitahukan keberhasilannya dalam menggerakkan Pemuda Kereta Api

Bab 5

AKHIR PERJUANGAN PEMUDA KERETA API

5.1 Balai Besar Hijrah Ke Cisarupan.

Sejak direbutnya Balai Besar Kereta Api di Jalan Perintis Kemerdekaan nomer 1 Bandung dari tangan pendudukan Jepang pada tanggal 28 September 1945, Balai Besar telah menjadi pusat berputarnya roda Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) sekaligus markas besar AMKA.

Keluarnya ultimatum pertama dari tentara Sekutu yang melarang pejuang Republik Indonesia berada di wilayah

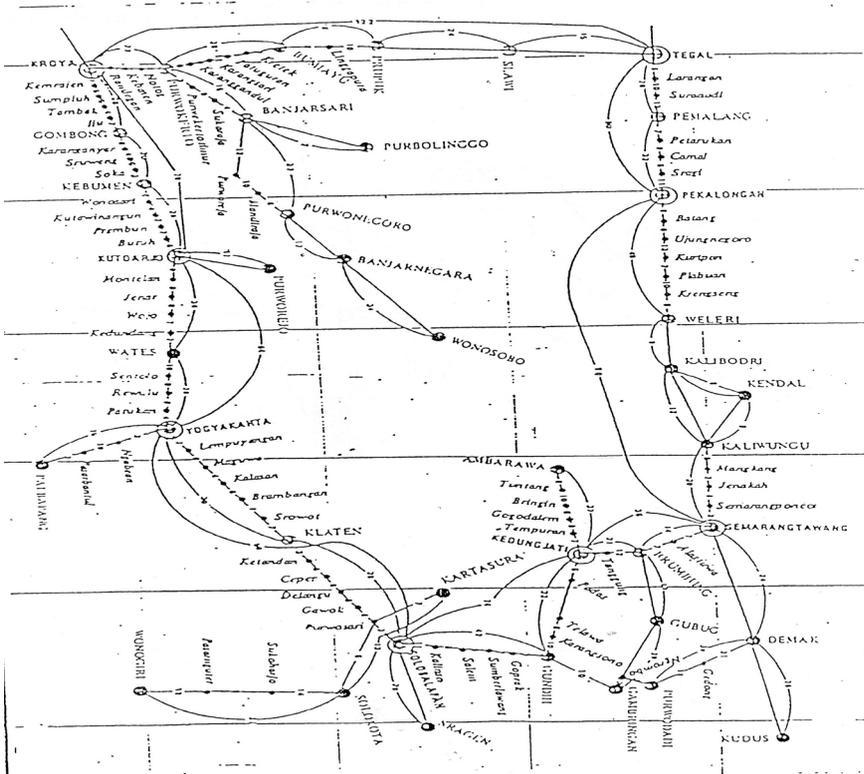
Bandung Utara pada tanggal 29 November 1945 mengakibatkan pertempuran yang sengit antara pemuda pejuang dengan tentara Sekutu tidak dapat dihindari. Hampir semua jalan di Kawasan Bandung Utara menjadi arena pertempuran, bahkan Cicadas dan Tegallega sempat di bom oleh Sekutu yang bermarkas di Andir.

Balai Besar diduduki dan dijaga ketat oleh tentara Sekutu, namun penjagaan hanya dilakukan Sekutu pada siang hari. Pada malam harinya, tentara Sekutu tidak melakukan penjagaan karena mereka khawatir terhadap serangan Pemuda Kereta Api.

Keluarnya ultimatum kedua pada tanggal 24 Maret 1946 yang mengharuskan Pemuda Kereta Api dan pemuda pejuang lainnya ke luar dari Kota Bandung dengan radius 11 kilometer dari pusat kota memaksa Pemuda Kereta Api memindahkan Balai Besar sekaligus markas besar AMKA ke wilayah Bandung Selatan yang menjadi basis perjuangan Indonesia. Atas perintah Mr. Soewahjo Soemodilogo, selaku Ketua Dewan Pimpinan Pusat Kereta Api, diutuslah Ir. Moh. Efendy Saleh untuk menemui Kolonel A.H. Nasution guna meminta izin pemindahan Balai Besar ke daerah Bandung Selatan. Atas persetujuan Kolonel A.H. Nasution, Balai Besar dipindahkan ke Cisarupan. (Djajusman, 1986:84).

Di Cisarupan, Balai Besar menempati bekas Hotel Grand yang terletak di lintas cabang Garut – Cikajang. Dengan dipindahkannya Balai Besar, maka pimpinan AMKA dan DKARI dipusatkan di daerah Cisarupan (Mozaik Perjuangan Kereta Api, 1995:34-35).

Gambar 5.1 Peta Perpindahan Balai Besar Kereta Api



Sumber: *Mozaik Perjuangan Kereta Api* (Bandung: Perumka, 1995), hlm. 44

Para pegawai DKARI menempati rumah-rumah penduduk di sekitar jalur cabang Garut – Cikajang karena Hotel Grand Cisurupan kurang memadai untuk menampung seluruh karyawan dan dinas yang ada di lingkungan DKARI. Tidak semua dinas mengikuti perpindahan ini. Dinas Jalan Bangunan, Dinas Persediaan, Dinas Jembatan dan Sinyal dipindahkan ke Purwokerto menempati Hotel Tram. Dinas Traksi dipindahkan ke daerah Leles dekat Garut, sedangkan Dinas Percetakan dipindahkan ke Sokaraya (Perkeretaapian Periode 1945-1949, tt:132).

Bab 6

PENUTUP

Kehadiran Pemuda Kereta Api dalam revolusi fisik 1945 – 1949 dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu: *Pertama*, situasi politik pada masa pendudukan Jepang. Pada masa pendudukan Jepang, situasi politik diarahkan pada upaya-upaya pengerahan tenaga kerja untuk usaha memenangkan perang Asia Timur Raya. Kondisi ini memberikan peluang bagi para pemuda untuk menduduki jabatan kemiliteran maupun pegawai pemerintahan.

Penerimaan pegawai secara massal di lingkungan Djawatan Kereta Api, kursus-kursus pengetahuan mengenai perkeretaapian, serta latihan keprajuritan mempunyai pengaruh menguntungkan dalam periode pengambilalihan Balai Besar Kereta

Api, sekaligus tulang punggung perkeretaapian Indonesia. Munculnya organisasi pemuda semi militer pada masa pendudukan Jepang, seperti *Seinendan* menjadi babak baru bagi para Pemuda Kereta Api, sehingga pada masa revolusi fisik mereka telah terlatih dan terampil di dalam usaha pembelaan negara.

Kedua, berita Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia membawa pengaruh yang sangat kuat bagi tumbuhnya nasionalisme dan patriotisme pada jiwa Pemuda Kereta Api untuk ikut membela negara. Wujud kepedulian Pemuda Kereta Api tersebut, dibuktikan dengan membentuk badan perjuangan bernama AMKA yang turut berperan aktif dalam membantu perjuangan mempertahankan Proklamasi Kemerdekaan Indonesia.

Suksesnya perjuangan yang dilakukan oleh Pemuda Kereta Api dalam usahanya berperan membela negara karena adanya kemampuan dan kesatuan kerjasama di antara anggotanya. Keanggotaan yang berputar dan berubah menjadikan mereka bisa saling mengenal dan bertukar pengalaman. Hubungan kekeluargaan yang sangat kuat dari Pemuda Kereta Api dalam keanggotaan AMKA merupakan unsur penting yang membawa pada ketahanan perjuangan rasa nasib dan sepenanggungan, sehingga AMKA dapat bertahan hingga selesainya revolusi fisik.

Aktifitas-aktifitas Pemuda Kereta Api selama revolusi selama revolusi fisik, yaitu: ikut terlibat langsung dalam menyebarkan berita Proklamasi Kemerdekaan Indonesia kepada masyarakat luas. Adanya usaha penyebaran berita Proklamasi oleh Pemuda Kereta Api ke pelosok-pelosok daerah mengakibatkan masyarakat menjadi tahu bahwa bangsa Indonesia telah merdeka.

Sebagai tindaklanjut dari isi Proklamasi yaitu pengambilalihan kekuasaan, maka pada tanggal 28 September 1945,

INDEKS

A

Abu Sofyan, 5, 7, 34, 35, 36,
37, 38, 39, 45, 46, 56, 58

AFNEI, 48

A.H. Nasution, 9, 69, 70, 71

Ahmad Tirtosudiro, 35, 37,
38,46, 61, 72

AMGL, 2, 7

AMKA, 2, 7, 8, 9, 10, 12, 29,
32, 33, 34, 35,36, 37, 38,
39, 40, 41, 42, 52, 56, 57,
58, 59, 60, 61, 62, 63, 67,
71, 76, 78, 79, 85, 87, 91,
92, 94, 95

AMPTT, 2, 7, 29, 40, 60, 62

AMRI, 2. 7, 62

API, 2, 7, 60, 62

Atlantic Charter, 7, 49

B

Badan-badan perjuangan, 7, 8

Balai Besar Kereta Api, 3, 5, 6,
20, 22, 25, 31, 33, 34, 45,
47, 55, 56, 75, 78, 79, 88

Bandung, 3, 8, 9, 24, 33, 40,
44, 45, 47, 51, 52, 53, 54,
57, 59, 68, 69, 70, 71, 73,
76, 79, 89, 90, 93

BBRI, 28

Belanda, 1, 6, 50, 51, 52

BKR, 2, 26, 27, 28, 81

BMP, 28

C

Cisurupan, 76, 78, 81, 88

Civil Affair Agreement, 6

Cumberland, 6, 48

D

Divisi I/Siliwangi, 42

DKA, 44, 45, 59, 60, 71

DKARI, 18, 63, 77, 78, 79, 80,
81, 91, 93, 94, 95

G

GERPRI, 2

Gunseikan, 4

Gurkha, 50

H

Heiho, 2, 21, 27, 28

Hindia Belanda, 18, 19

Hisbullah, 28, 40, 57, 60

Hitoshi Imamura, 43

J

Jawa Hokokai, 21

Jawatan Kereta Api, 4, 5, 20,
21, 46, 69

Jepang, 1, 3, 4, 6, 17, 18, 19,
21, 23, 44, 46, 49, 51

K

Kantor Berita Domei, 23, 24

KNI, 26, 45

L

Laksamana Maeda, 22

Laswi, 29, 40, 58

Linggarjati, 86

M

Mac Donald, 7

Mayor Greenhalg, 6

MDPP/MPPP, 8, 9, 39, 40,
41, 42, 53, 57, 60, 62, 71

N

NICA, 48

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulrahman, Omon. “Pertumbuhan TNI Di Bandung”, dalam *Vidya Yudha*. Nomer 35 Tahun 1979.
- Abdullah, Taufik. *Sejarah Lokal Di Indonesia*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press. 1990.
- Amar, Djen. *Bandung Lautan Api*. Bandung: Dhiwantara, 1963.
- Anderson, Benedict. *Revolusi Pemuda: Pendudukan Jepang dan Perlawanan Di Jawa 1944 – 1945*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1988.
- “Bandung Utara Sekarang”, dalam *Surat Kabar Buruh*. Tahun I Tanggal 2 Maret 1946.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. *Sejarah Revolusi Fisik Daerah DKI Jakarta*. Jakarta: Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Kebudayaan Daerah, 1979.
- Dinas Sejarah Kodam VI Siliwangi. *Siliwangi Dari Masa Ke Masa*. Bandung: Angkasa 1979.

- Dinas Sejarah Kodam VII Diponegoro. *Sejarah Rumpun Diponegoro dan Pengabdianannya*. Semarang: Borobudur Megah, 1979.
- Djajapertiwi, Edi Raihim *et al.* *Sejarah Jawa Barat*. Bandung: tp, 1972.
- Djajusman . *Bandung Lautan Api: Suatu Episode Dari Perjuangan Kemerdekaan*. Bandung: Angkasa, 1986.
- Djamhari, Saleh As'ad. *Ikhtisar Sejarah Perjuangan ABRI 1945-Sekarang*. Jakarta: Departemen Hankam Pusjarah ABRI, 1979.
- Ekadjati, Edi S. *et al.* *Sejarah Kota Bandung Periode Revolusi Kemerdekaan (1945-1950)*. Bandung: Pemda Tk. II Bandung dan Unpad, 1983.
- Frederick, H. William. *Pandangan dan Gejolak: Masyarakat Kota dan Lahirnya Revolusi Indonesia Surabaya 1926-1946*. Jakarta: Yayasan Karti Sarana dan Gramedia, 1989
- Gede Agung, Ide Anak Agung. *Renville*. Jakarta: Sinar Harapan. 1983
- Hardiman, Sri. "Tidak Ada Apa-Apa Lagi", dalam *Amanah* no. 9, 7 s/d 20 Nopember 1986.
- Hardjito. *Risalah Gerakan Pemuda*. Jakarta: Pustaka Antara, 1952.
- Kahin. George Mc. Turnan. *Nationalism and Revolution in Indonesia*. New York: Cornell University Press, 1955.
- Kartodirdjo, Sartono. "Beberapa Teori dan Metodologi Sejarah", dalam *Lembaran Sejarah Nomor 6*. Yogyakarta: Seksi Penelitian Djurusan Sedjarah Fakultas Sastra dan Kebudayaan UGM, 1974.
- _____ *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia: Suatu Alternatif*. Jakarta: Gramedia, 1982.
- Kementerian Penerangan. *Republik Indonesia Propinsi Jawa Barat*. Bandung: tp, 1953.

- _____. *Tentara Peta Pada Jaman Pendudukan Jepang Di Indonesia*. Jakarta; Gramedia, 1979.
- Onghokham. *Rakyat dan Negara*. Jakarta: Sinar Harapan, 1983.
- Pakpahan, G. *1261 Hari Di Bawah Matahari Terbit: 6 Maret 2602-17 Agustus 2605 Merdeka Dalam Kandungan Ibu Sejarah*. Jakarta: Marintam Djaya, 1979.
- “Para Pejuang Membentuk Kantong-Kantong gerilya” dalam SK. *Soeara Merdeka*, 21 Pebruari 1946.
- “Pembentukan BKR di Balai Prajurit Bandung” dalam SK. *Tjahaya*, no 207, 27 Agustus 1945.
- “Penduduk Bandung Menanti-Nanti,” dalam SK. *Harian Rakyat*, no. 143 th. II, 28 April 1947.
- Perkeretaapian Periode 1945-1949*. Bandung: PJKA, tt.
- Poesponegoro, Marwati Djoened *et al.* *Sejarah Nasioanal Indonesia, Jilid VI*. Jakarta: Balai Pustaka, 1984.
- “Presiden Soekarno Perintahkan Seluruh Pegawai Bangsa Indonesia Untuk Membantu Pekerjaan Tentara Serikat”, dalam SK. *Soeara Merdeka*, 17 September 1945.
- Purbohadisapotro, Soeganda. *Resume Mosaik Perjuangan Kereta Api 1945*. Bandung: Perumka, 1995.
- Pusat Sejarah Militer Angkatan Darat. *Sejarah TNI-AD 1945-1946*. Bandung: Fa. Mahjuma, 1986.
- _____. *Peranan TNI-ADDalam Perang Kemerdekaan: Revolusi Fisik 1945-1950*. Bandung: tp, 1965.
- Ranuwihardjo, Dahlan. *Pergerakan Pemuda Setelah Proklamasi (Beberapa Catatan)*. Jakarta: Yayasan Idayu, 1979.
- Reid, Anthony. “Revolusi Sosial: Revolusi Nasional,” dalam *Prisma*, No. 8 Th. X. Jakarta: LP3ES, 1981

- Jejak Langkah Pemuda Kereta Api dalam Panggung Revolusi -

“Yang Meluncur Tanpa Saingan”, dalam *Tempo* no. 3 th. XII, 20
Maret 1982.

Yayasan Gedung-gedung Bersejarah. *45 Tahun Sumpah Pemuda*.
Jakarta: tp, 1974.