

BAB I

PENDAHULUAN

A. Dasar Pemikiran

Transportasi memiliki peranan penting dalam kehidupan manusia, tampak dari usaha-usaha manusia untuk senantiasa memperbaiki dan meningkatkan sistem serta kapasitas angkut sepanjang zaman, sejak dahulu kala hingga masa sekarang. Semakin bertambah baik alat transportasi yang digunakan manusia, maka semakin bertambah tinggi tingkat mobilitas manusia itu, baik secara individual maupun secara sosial; berarti makin besar pula kemungkinan manusia dalam memperoleh sumber penghidupan yang lebih baik. (Siregar, 1990)

Berkembangnya beban angkutan yang semakin berat dan banyak, menyebabkan beberapa jenis hewan seperti lembu, kerbau, dan kuda mulai dimanfaatkan tenaganya untuk menarik kereta atau gerobak. Dengan seiringnya perkembangan transportasi sesuai dengan kebutuhan manusia yang bertambah pula, membuat orang akan terus-menerus mencari cara bagaimana menyelenggarakan transportasi yang cepat dan lancar. Akhirnya, orang menggunakan rel sebagai jalan khusus bagi kereta atau gerobak tersebut, sehingga keadaan ini telah membantu meringankan beban hewan-hewan dalam menarik angkutannya.

Perkembangan dalam usaha pengangkutan melalui jalan rel ini menjadi lebih maju terutama setelah ditemukannya lokomotif pertama oleh George

Stephenson pada tahun 1825 di Inggris dengan memanfaatkan kecepatan dari tenaga uap yang sebelumnya sudah ditemukan mesin uap pada tahun 1765 oleh James Watt. Tenaga uap yang dapat menghasilkan kecepatan yang lebih tinggi, mulai menggeser fungsi hewan-hewan penarik kereta atau gerobak. Oleh sebab itu munculnya lokomotif adalah sebagai tanda kelahiran dari sebuah alat angkutan yang disebut kereta api. Selanjutnya kereta api dapat menjalankan fungsinya dalam mengangkut barang maupun penumpang. (Gani, 1978). Sejak saat itu kereta api merupakan salah satu alat transportasi yang dapat memenuhi kebutuhan manusia, hingga kini masih menjadi sarana penting dalam memecahkan masalah pengangkutan.

Penelitian mengenai transportasi kereta api sebelumnya sudah ada, baik berupa skripsi, tesis, buku, artikel maupun karya ilmiah lainnya. Adapun penelitian tersebut, seperti buku *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I* karya Tim Telaga Bhakti, dalam buku ini menjelaskan latar belakang pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda berkaitan dengan masalah kesulitan alat transportasi. Kesulitan pengangkutan dialami terutama pada saat pengangkutan hasil-hasil perkebunan. Masalah ini timbul terutama ketika terjadinya pertumbuhan perkebunan yang begitu pesat. Pertumbuhan perkebunan secara pesat dimulai sejak masa sistem tanam paksa pada tahun 1830. Pembuatan jaringan kereta api pertama di Jawa diusulkan oleh Van der Wijk pada tahun 1840. Van der Wijk mengusulkan kereta api tersebut untuk digunakan sebagai transportasi di Jawa. Setelah melalui perdebatan yang panjang, pada tanggal 7 Juni 1864 di mulai pembangunan jalur kereta api

pertama di Hindia Belanda tepatnya dilaksanakan di Desa Kemijen, Semarang sampai ke Yogyakarta. Menurut Yusi Ratnawati dari Universitas Negeri Semarang dalam *skripsinya* yang berjudul “Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial Di Semarang Tahun 1867-1901”, Semarang dipilih sebagai awal pembangunan rel kereta api sebab kota ini memiliki peran penting bagi Pemerintah Hindia Belanda. Selain sebagai kota administrasi, Semarang juga dijadikan sebagai pusat perdagangan terutama gula yang pada saat itu menjadi komoditas utama. Perkembangan perkeretaapian di Semarang sangat pesat bahkan bisa dikatakan Semarang merupakan pusat bagi perkembangan perkeretaapian. Peranan perkeretaapian di Semarang mempercepat terjadinya mobilitas penduduk dikota Semarang. Hal ini karena peningkatan hasil perkebunan dan pertanian mendorong Pemerintah Hindia Belanda menambah transportasi darat yang dapat menembus ke wilayah-wilayah pedalaman Jawa Tengah dengan biaya yang lebih murah, lebih cepat untuk mengangkut hasil perkebunan dan pertanian dalam kapasitas yang besar sehingga Pemerintah membangun jalan kereta api. Adapun fungsi kereta api adalah untuk mengangkut manusia, barang, hasil perkebunan, pertanian, dan ternak.

Permulaan dibangunnya jalan kereta api pada tahun 1864 hingga berakhirnya pembangunan jalan kereta api untuk jalur Solo tahun 1870. Dalam kurun waktu tersebut termasuk dalam lingkungan masa tumbuhnya perusahaan-perusahaan swasta yang menanamkan modalnya dalam perkebunan-perkebunan di wilayah tersebut. Sedangkan *Nederlandsch*

Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) yaitu perusahaan swasta yang membangun jalan kereta api tersebut, pada tahun 1870 mengalami kesulitan keuangan sehingga pembangunan jalan kereta api terpaksa berhenti hingga jalur Solo. Baru pada tahun 1873 jalur Semarang – *Vorstenlanden* (daerah-daerah Kerajaan Yogyakarta dan Surakarta), yang menjadi tujuan semula telah selesai dan dibuka untuk umum. Ini dijelaskan dalam *skripsi* G. Ambar Wulan dari Universitas Indonesia yang berjudul “Peranan dan Perkembangan Kereta Api Di Jalur Semarang – Solo Pada Tahun 1864-1870”.

Kesuksesan pembangunan jalur kereta api pertama Semarang – Yogyakarta ini, akhirnya diikuti oleh beberapa perusahaan kereta api untuk ikut membangun jalur-jalur lainnya. Tidak terkecuali di wilayah Batavia yang ditandai dengan dibangunnya jalur kereta api Batavia – Buitenzorg (sekarang Bogor). Pembangunan lintas jalan rel Batavia – Buitenzorg dimulai tahun 1869-1873. Yang membangun jalur ini adalah *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM), operator yang juga membangun lintas Semarang – Yogyakarta. Lintas jalan rel Buitenzorg ini dibuka untuk angkutan umum pada tanggal 31 Januari 1873. Fenomena dari pembangunan lintas jalan kereta api Semarang – Yogyakarta, menimbulkan dampak yang luar biasa. Pembangunan ini mendorong bergeraknya roda perekonomian bagi penduduk di sekitar jalur ini, termasuk di Batavia.

Seperti yang dijelaskan dalam *skripsi* Andika Putra Ramadhan dari Universitas Negeri Yogyakarta yang berjudul “Pengaruh Jalur Kereta Api Batavia – Buitenzorg Terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat

Batavia Tahun 1871-1913”, dijelaskan bahwa pembangunan perluasan jaringan kereta api kolonial di Jawa bertujuan untuk memodernisasi sistem transportasi dan pengangkutan massal sekaligus cepat, serta bertujuan untuk membuka daerah pedalaman. Pembangunan jalur kereta api NISM di wilayah Batavia mengeksplorasi wilayah-wilayah pedalaman, seperti Depok, Citayam, dan lain-lain. Hal ini menjadikan beberapa daerah yang dieksplorasi oleh NISM memiliki peranan penting. Seperti wilayah Depok. Pembangunan jalur kereta api membutuhkan banyak sekali tenaga kerja atau buruh untuk pembukaan lahan-lahan yang sulit untuk dijangkau, karena wilayah Buitenzorg dikelilingi oleh perbukitan dan beberapa pegunungan. Pembangunan jalur kereta api NISM di Jawa Barat memberikan dampak ekonomi dan dampak sosial terhadap wilayah yang dijadikan stasiun tersebut. Wilayah-wilayah yang dijadikan stasiun atau tempat pemberhentian kereta memberikan peluang bagi masyarakat sekitar untuk berdagang atau untuk menjadi kuli angkut di stasiun.

Dalam *skripsi* Adhitya Hatmawan dari Universitas Indonesia yang berjudul “Perkembangan Transportasi Kereta Api di Batavia 1870-1925”, menjelaskan pada awal abad ke-20, di Batavia terdapat 3 (tiga) jalur perlintasan utama. Pertama, jalan kereta api Batavia – Buitenzorg yang dimiliki oleh *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM), disebut dengan lintas tengah; kedua, jalan kereta api Batavia – Karawang dimiliki oleh perusahaan kereta api milik negara yang bernama *Staatsspoorwegen* (SS), disebut dengan lintas timur; dan ketiga jalan kereta api dari Kampung Bandan

– Anyer dimiliki oleh SS, disebut dengan lintas barat. Pada masa itu semua lintasan masih berpusat di stasiun Beos (*Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij*). Jadi apabila ada rangkaian kereta api dari arah timur mau ke barat maupun sebaliknya, mereka terlebih dahulu harus menuju stasiun Beos. Untuk mempersingkat jarak, pada tahun 1918, dibukalah jalan kereta api antara stasiun Manggarai dengan Jatinegara. Sedangkan tahun 1922, dibuka jalan dari Manggarai ke Tanah Abang. Serta pada tahun 1923, dibuka jalur antara Angke ke Beos, dengan dijadikannya stasiun Kampung Bandan sebagai kawasan pergudangan untuk menampung hasil bumi dari wilayah Banten. Jadi baru tahun 1923, seluruh lintasan di Batavia menyatu dalam jaringan yang kuat.

Mengingat Batavia pada waktu itu merupakan pusat pemerintahan Hindia Belanda dan salah satu kota di Jawa yang menjadi pusat perdagangan. Serta Bandung pada masa pemerintahan Hindia Belanda memiliki lahan yang luas untuk dijadikan tempat penanaman tanaman perkebunan yang tentunya membutuhkan alat transportasi yang lebih maju, seperti kereta api. Seperti yang di jelaskan Lasmiyati dalam *artikelnya* tentang “Transportasi Kereta Api Di Jawa Barat Abad Ke-19 (Bogor – Sukabumi – Bandung)”, bahwa kopi merupakan jenis tanaman yang laku di pasaran Eropa. Kopi yang pernah di ujicoba ditanam di Batavia dan Karawang hasilnya kurang memuaskan dibandingkan dengan kopi yang ditanam di dataran Sukabumi. Selain kopi, tanaman yang laku di pasaran Eropa adalah teh, kapas, dan nila. Dengan produk hasil bumi yang melimpah dan laku di pasaran Eropa tersebut belum

didukung adanya sarana transportasi yang memadai, pasalnya jenis transportasi yang ada masih menggunakan hewan beban, dan sarana jalan yang ada masih jalan setapak. Dari permasalahan tersebut, para pemilik perkebunan memikirkan adanya jenis transportasi kereta api yang dapat mengangkut hasil bumi dari gudang penyimpanan ke pelabuhan. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui transportasi di Jawa Barat (Bogor – Sukabumi – Bandung) pada abad ke-19. Dari hasil penelitian yang dilakukan, diperoleh informasi bahwa jalur transportasi kereta api dari Bogor – Sukabumi – Bandung dibangun untuk mengangkut hasil perkebunan yang ternyata pembangunan jalur transportasi tersebut telah membawa dampak pada pertumbuhan wilayah dan pergerakan penduduk dari desa ke kota.

Sama seperti halnya di wilayah Sumatra Barat yang dijelaskan dalam *tesis* Abrar dari Universitas Indonesia yang berjudul “Angkutan Kereta Api dan Perkembangan Ekonomi Sumatra Barat 1887-1940”, dibahas mengenai adanya transportasi kereta api di Sumatra Barat yang sebelumnya hanya mengenal jenis alat angkut tradisional, tentu hal ini membawa pengaruh tertentu terhadap aktivitas kehidupan masyarakat Sumatra Barat. Munculnya angkutan kereta api di Sumatra Barat tidak bisa dilepaskan dari potensi ekonomi yang ada di daerah Sumatra Barat, sebab daerah ini terdapat batu bara yang dibutuhkan pada masa itu untuk dunia pelayaran dan hasil pertanian yang tumbuh menjadi komoditi ekspor. Faktor lain dari dipercepatnya pembangunan jaringan lalu lintas kereta api di Sumatra Barat karena kondisi lalu lintas di Sumatra Barat yang masih sederhana dan ditemukannya

teknologi kereta api pegunungan. Selain itu, jalan raya di wilayah Sumatra Barat kurang menguntungkan untuk kepentingan perdagangan, karena barang-barang yang diperdagangkan membutuhkan waktu yang cukup lama untuk sampai ke kota Padang sebagai basis ekspor pemerintah kolonial Belanda. Sejak adanya angkutan kereta api di Sumatra Barat banyak para pemilik modal yang mengembangkan usahanya di daerah ini. Mereka membuka usaha perkebunan, tambang maupun usaha pabrik. Kedatangan investor ini mempengaruhi meningkatnya jumlah ekspor dan impor, serta lapangan pekerjaan bagi penduduk, walaupun umumnya hanya bekerja sebagai kuli.

Sebab pembangunan jalan kereta api merupakan proyek besar kolonial. Jadi dalam pembangunannya, melibatkan banyak orang dan mempunyai berbagai jenis pekerjaan, mulai dari pekerjaan yang kasar seperti kuli, sampai dengan pekerjaan yang menuntut keahlian tertentu atau pekerja yang terdidik seperti insinyur. Terdapat tiga kelompok yang menggambarkan jenis pekerjaan yang mereka lakukan yaitu orang pribumi, Cina, dan Eropa.

Dalam *karya ilmiah* yang berjudul “Kuli dan Anemer, Keterlibatan Orang Cina dalam Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan (1878-1924)”, Agus Mulyana mengungkapkan bahwa jumlah orang Cina yang tinggal di Keresidenan Priangan termasuk jumlah yang banyak dibandingkan dengan beberapa keresidenan lainnya di Jawa. Mereka pada umumnya tinggal di ibukota *afdeling* (kabupaten). Kegiatan mereka adalah dalam bidang perdagangan jasa. Dalam pembangunan kereta api, orang Cina bekerja sebagai

kuli bebas tetap dan kuli musiman. Berbeda dengan orang-orang pribumi. Selain menjadi kuli bebas dan kuli musiman, mereka menjadi kuli wajib. Dalam pembangunan jalan kereta api di Priangan, orang Cina banyak berperan sebagai pemborong, yang diborongkan kepada orang-orang Cina yaitu pekerjaan pembangunan, pemasok bahan yang dibutuhkan, dan pengerahan tenaga kerja.

Kuli-kuli Cina ini dipekerjakan, misalnya dalam pembuatan terowongan Sasaksaat. Terowongan tersebut dibangun dalam jalur pembangunan kereta api Karawang – Padalarang. Jalur ini merupakan alternatif yang terbaik untuk membangun hubungan langsung lajur kereta api dari Batavia menuju ke Bandung. Dalam buku *Sejarah Kereta Api Di Priangan* yang ditulis oleh Agus Mulyana. Dalam buku ini sekilas membahas mengenai sikap pro-kontra di kalangan anggota parlemen negeri Belanda dalam rencana pembangunan jalur kereta api Karawang – Padalarang. Sebab pandangan anggota parlemen Belanda, pembangunan jalan kereta api Karawang – Padalarang lebih mengutamakan tujuan militernya daripada tujuan ekonomi. Kepentingan pertahanan yaitu membangun garis pertahanan antara pelabuhan di Batavia dengan pedalaman di Priangan. Pelabuhan di Batavia merupakan garis pertahanan yang terbuka. Pasukan jangan sampai seluruhnya ditempatkan di pelabuhan. Hal ini akan mudah dipatahkan ketika ada serangan dari musuh. Selain itu, daerah Batavia merupakan daerah sarang nyamuk malaria. Hal ini kurang baik bagi kesehatan para prajurit. Selain itu daerah Priangan merupakan daerah pegunungan itu merupakan daerah yang sehat, sehingga

penempatan pasukan di daerah pegunungan akan terhindar dari wabah penyakit malaria. Dibuku ini juga Agus Mulayana menjelaskan lebih lengkap mengenai pembangunan jalan kereta api Buitenzorg – Bandung – Cicalengka merupakan lajur kereta api yang pertama dibangun di Priangan. Lajur ini dibangun sebagai keinginan pemerintah yang bertujuan menghubungkan secara langsung lajur lalu lintas dari Priangan ke Batavia. Hubungan ini penting dalam rangka kepentingan ekonomi. Kepentingan ekonomi itu berkaitan dengan kondisi geografis daerah Priangan yang terletak di daerah pedalaman dan memiliki tanah yang sangat subur. Kesuburan daerah Priangan merupakan potensi ekonomi pada daerah tersebut. Priangan juga sejak zaman *Verenigde oost-Indische Compagnie* (VOC) merupakan sentra penanaman kopi. Penanaman dilakukan dengan cara rakyat diwajibkan untuk menanam tanaman tersebut atau kerja wajib (*Heerendiensten*). Eksploitasi ekonomi yang dilakukan oleh VOC melalui kewajiban penduduk untuk menanam kopi dikenal sebutan *Preanger Stelsel*. Begitu pula pada masa sistem Tanam Paksa, daerah Priangan merupakan salah satu tempat penanaman tanaman perkebunan. Pertumbuhan perkebunan semakin pesat ketidak mulai diberlakukannya Undang-Undang Agraria 1870. Pemberlakuan tersebut menandai masuknya zaman liberalisasi ekonomi di Hindia Belanda.

Perbedaan antara karya-karya di atas dengan penelitian skripsi ini terletak pada fokus permasalahan yang akan dibahas. Fokus penelitian ini yaitu membahas latar belakang pembangunan jalur kereta api Batavia – Bandung via Karawang, Purwakarta, dan Padalarang pada masa Pemerintahan Hindia

Belanda dari awal dimulainya proyek pembangunan jalur kereta api tersebut dari tahun 1884 sampai ke tahun 1942.

Pada awalnya dari Batavia menuju ke Bandung menggunakan kereta api melewati Buitenzorg (sekarang Bogor) dan Cianjur yang dibangun oleh *Nederlansch Indische Spoorweg Maatschapij (NISM)* yang diresmikan pada 17 Mei 1884, bertepatan dengan diresmikannya Stasiun Bandung dan saat itu pula singgahlah kereta api untuk pertama kali di Bandung. Tetapi karena dirasa kurang memadai, maka dibangunlah jalur alternatif melalui Karawang, Cikampek dan Purwakarta. Perencanaan pembangunan lintas jalan rel Batavia – Bandung via Karawang, Cikampek dan Purwakarta baru dibuka pada 29 Desember 1900. (Hartanti, 2010) Perencanaan itu mengacu ke UU tahun 1900 dalam *Staatsblad* (Lembar Negara) No.8 Thn.1901. Proses pembangunannya sendiri dimulai tahun 1902 dan jalur kereta api lintas Batavia – Bandung via Karawang ini mulai beroperasi pada 2 Mei 1906.(Subarkah, 1992)

Adanya pembangunan jalur kereta api Batavia ke Bandung via Karawang, Purwakarta, dan Padalarang tersebut merupakan masalah pertama dalam penelitian skripsi ini dikarenakan keingintahuan sejarah perkeretaapian Indonesia lebih dalam dan mengembangkan penelitian yang pernah ada. Dengan begitu, penelitian tentang sejarah perkeretaapian pada zaman kolonial ini bukanlah hal yang mudah, banyak data yang memang harus ditelusuri kebenarannya. Terlebih juga belum banyak literatur-literatur yang membahas tentang perkeretaapian di jalur Batavia – Bandung yang melewati lintas

Karawang – Padalarang. Untuk itu penelitian ini juga diharapkan mampu menemukan sebuah *missing link* tentang sejarah perkeretaapian Indonesia. Jalur kereta api ini dibangun oleh perusahaan kereta api negara atau *Staatsspoorwegen (SS)* karena perusahaan milik swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschapij (NISM)* telah mengalami kebangkrutan pada saat itu. Keuntungan jalur kereta api melalui Karawang, Purwakarta, dan Padalarang adalah memperpendek jarak perjalanan kereta api rute Batavia – Bandung menjadi lebih cepat dari pada melalui *Buitenzorg*, Sukabumi, dan Cianjur.

Alasan kedua mengapa topik ini dipilih sebagai fokus penelitian adalah kemajuan teknologi seperti kedatangan lokomotif uap dari benua Eropa ke Hindia Belanda yang didatangkan langsung oleh Pemerintah Hindia Belanda dan hal tersebut disambut oleh masyarakat di Hindia Belanda. Salah satunya lokomotif uap dari Eropa yaitu J.P. De Bordes. Lokomotif tersebut yang dapat dikatakan loko perintis angkutan massal di Hindia Belanda ini yang dibuat oleh pabrik Beyer Peacock, Inggris. Lokomotif lainnya juga yang didatangkan ke Hindia Belanda banyak dari negara Eropa lainnya seperti Jerman, Prancis, Belgia, dan negara-negara Eropa lainnya. Tidak ketinggalan juga beberapa lokomotif uap didatangkan dari Amerika Serikat. Seiring dengan berkembangnya teknologi mulailah dioperasikan kereta api cepat (*Vlugge Vier*) pada tanggal 1 November 1934 dan menempuh rute Batavia – Bandung dalam waktu tempuh 2 jam 35 menit dengan menggunakan lokomotif uap C28, sudah termasuk berhenti di Karawang, Cikampek, dan Purwakarta. (Hariyadi, 2015) Lokomotif uap C28 dibeli oleh perusahaan kereta

api Staatsspoorwegen (SS) yang didatangkan dari negara Jerman. Lokomotif uap C28 ini spesialis menarik kereta penumpang ekspres karena memiliki daya 1.050 HP (Horsepower) dan dapat melaju hingga kecepatan maksimum 90 km/jam.

Alasan ketiga penulis mengangkat topik ini karena munculnya angkutan kereta api dari Batavia ke Bandung maupun sebaliknya memudahkan pemerintah Hindia Belanda serta masyarakat dalam mengangkut barang maupun penumpang. Sebab wilayah Batavia yang dekat dengan pelabuhan, serta Bandung yang memiliki lahan yang luas untuk daerah perkebunan maupun pertanian.

Alasan keempat penulis mengangkat topik ini karena dengan adanya kereta api di Hindia Belanda khususnya jalur Batavia – Bandung terdapat dampak-dampak yang ditimbulkan yang berpengaruh dalam aspek ekonomi maupaun aspek sosial. Dilihat dari aspek ekonomi sejak rel pertama dibangun dari Batavia menuju Bandung melewati Buitenzorg perekonomian penduduk sudah semakin berkembang, maka dari itu dengan dibangunnya jalur Batavia – Bandung yang melewati Karawang juga akan mengembangkan potensi ekonomi daerah setempat yang dilalui kereta api. Serta aspek sosial dari adanya pembangunan jalur kereta api Batavia – Bandung akan meningkatkan kesejahteraan rakyat di Hindia Belanda. Oleh sebab itu, pemasangan jaringan kereta api merupakan suatu tahap penting dalam perkembangan transportasi, khususnya di Pulau Jawa.

B. Pembatasan dan Rumusan Masalah

1. Pembatasan Masalah

Periode penelitian dilakukan tahun 1884 sampai dengan 1942. Pada tahun 1884 dipilih karena dimulainya proyek pembangunan jalur kereta api Batavia – Bandung via Karawang. Lalu tahun 1942 dipilih karena kekuatan militer Jepang berhasil memaksa Belanda untuk menyerah tanpa syarat tepatnya pada tanggal 8 Maret di Kalijati Subang. Dengan menyerahnya pemerintah kolonial Belanda ke tangan Balatentara Jepang, secara otomatis membawa pengaruh pula terhadap program kerja yang telah disusun pimpinan perusahaan kereta api pemerintah atau Staatsspoorwegen (SS).

Ruang lingkup yang dilakukan di Batavia dan Bandung karena di Batavia merupakan ibu kota pemerintahan Hindia Belanda dan Batavia merupakan salah satu dari 3 kota pelabuhan di Jawa yang menjadi pusat perdagangan. Serta di Bandung merupakan Keresidenan Priangan daerah yang memiliki lahan perkebunan terluas karena pada masa sistem Tanam Paksa, daerah Bandung merupakan suatu tempat penanaman tanaman perkebunan. Selain itu, pembangunan jalan kereta api Batavia – Bandung via Karawang itu memiliki tujuan untuk mendorong kearah terciptanya kesejahteraan rakyat

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan dasar pemikiran dan masalah penelitian yang telah dijelaskan di atas, maka rumusan masalah yang diajukan untuk penelitian ini adalah :

- Bagaimana latar belakang Pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api Batavia – Bandung via Karawang?
- Bagaimana proses pembangunan jalur kereta api Batavia – Bandung via Karawang?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui latar belakang dibangunnya jalur kereta api Batavia – Bandung via Karawang pada masa Pemerintahan Hindia Belanda serta mendeskripsikan proses pembangunan jalur kereta api di wilayah Batavia – Bandung via Karawang dari tahun 1884 sampai tahun 1942.

2. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan memiliki kegunaan teoritis serta kegunaan praktis. Kegunaan penelitian ini secara teoritis ialah berguna untuk menambah wawasan pengetahuan dan pelengkap kajian sejarah nasional Indonesia, khususnya perkeretaapian pada masa Pemerintahan Hindia Belanda di jalur Batavia – Bandung via Karawang pada tahun 1884-1942. Secara praktis penelitian ini berguna untuk mahasiswa aktif ataupun alumni Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Negeri Jakarta sebagai edukasi tentang kajian sejarah Indonesia, khususnya sejarah sains dan teknologi.

D. Metode dan Sumber Penelitian

1. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah. Penelitian ini akan disajikan menggunakan model deskriptif naratif. (Kartodirdjo, 1993) Sesuai dengan kaidah-kaidah penelitian sejarah seperti yang diungkapkan oleh Louis Gottschalk yaitu heuristik atau pengumpulan sumber, kritik, interpretasi, dan penulisan atau historiografi. (Gottschalk, 1986)

Pada tahap awal penelitian ini, penulis melakukan pengumpulan sumber berbagai jenis data yang berkaitan dengan tema penulisan yakni mengumpulkan sumber primer dan sekunder sebagai sumber penulisan. Sumber primer yaitu sumber yang berkaitan langsung dengan kajian penelitian. Sumber primer ini dapat berupa kesaksian langsung dari pelaku sejarah (sumber lisan) dalam artian tidak berasal dari sumber lain melainkan dari tangan pertama, dokumen-dokumen, naskah perjanjian, arsip, memoar (sumber tertulis). Sedangkan sumber sekunder dapat dipahami sebagai sumber informasi yang menyajikan penafsiran, analisis, penjelasan, ulasan terhadap kajian penelitian (sumber tertulis) serta kesaksian dari siapa pun yang bukan merupakan pelaku/saksi langsung (sumber lisan).

Sumber primer pada penelitian ini ialah buku-buku yang ditulis oleh beberapa tokoh dengan kajian penelitian yang didapatkan di Perpustakaan Universitas Indonesia (UI), UPT Perpustakaan Universitas Negeri Jakarta (UNJ), dan Perpustakaan PT. KAI di Bandung. Sumber-sumber sekunder berupa buku didapatkan di Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, UPT Perpustakaan Universitas Negeri Jakarta (UNJ), Perpustakaan Universitas Indonesia

(UI). Penulis juga akan mencari sumber primer dan sumber sekunder tambahan lainnya di Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), dan Unit Sekretaris Dokumen General (USDG) atau Manager General Document & Files (ESDG) PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) untuk memperdalam kajian pustaka.

Tahap kedua yang dilakukan adalah kritik sumber. Bahan-bahan penulisan yang sudah didapatkan dari berbagai sumber akan dikaji dan dikritik. Kritik tersebut dilakukan untuk menguji otentisitas (kritik ekstern) dan kredibilitas sumber tersebut (kritik intern). Uji otentisitas dalam penelitian ini dilakukan dengan cara mendapatkan data mengenai kapan, dimana, siapa, dari bahan apa sumber itu dibuat dan apakah sumber tersebut dalam bentuk asli. Salah satu contohnya adalah ketika penulis menemukan sumber berupa majalah *Java Expres*. Mulai dari kertasnya, ketikannya, kalimatnya, dan semua penampilan luarnya guna mengetahui apakah sumber berupa majalah itu tersebut merupakan majalah asli atau tidak.

Sedangkan uji kredibilitas sumber dilakukan dengan membandingkan sumber yang satu dengan sumber yang lainnya. Contoh yang dilakukan penulis adalah membandingkan buku *Kereta Api Di Priangan Tempo Doeloe* karya Sudarsono Katam dengan buku *Sejarah Kereta Api Di Priangan* karya Agus Mulyana. Dalam kedua buku ini ada menjelaskan tentang perkeretaapian di Priangan, namun dalam pembahasan yang berbeda. Buku pertama lebih menerangkan khusus memberikan informasi dan kenangan masa kejayaan perkeretaapian, khususnya di Priangan bagi masyarakat Kota Bandung

dan masyarakat di luar Kota Bandung umumnya, tetapi buku ini begitu banyak foto-foto dibandingkan teksnya jadi buku ini kurang detail dalam mendeskripsikan sejarah kereta api di Priangan, sedangkan dalam buku kedua lebih mengenai sejarah pembangunan jalan kereta api yang merupakan bagian dari kebutuhan sarana transportasi khususnya untuk pengangkutan hasil-hasil perkebunan di daerah Priangan. Penulis lebih banyak mendapatkan sumber dari buku kedua dibandingkan dengan buku yang pertama.

Setelahnya adalah tahap interpretasi. Peneliti menafsirkan fakta-fakta yang dapat digunakan untuk merekonstruksi sejarah yang akan ditulis. Interpretasi yang digunakan adalah dengan cara melakukan analisis terhadap sejumlah fakta yang diperoleh dari sumber-sumber sejarah.

Tahapan yang terakhir adalah penulisan atau historiografi yaitu mengungkapkan hasil penelitian dalam bentuk tulisan yang sistematis, logis dan jelas sesuai kaidah penelitian ilmiah. (Kuntowijoyo, 1999)

2. Sumber Penelitian

Sumber dari penelitian ini dibagi menjadi dua, yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer didapatkan dari arsip, surat kabar, ataupun dokumen lainnya yang berkaitan dengan topik penelitian dan terutama sejaman yang sudah disebutkan di sebelumnya. Sumber sekunder didapatkan dari literatur berupa buku dan penulisan ilmiah yang berkaitan dengan penelitian.