

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda merupakan salah satu upaya yang dilakukan agar memudahkan pendistribusian barang dan jasa baik itu oleh pihak dari swasta ataupun negara, khususnya di daerah Priangan atau Jawa Bagian Barat yang terdapat banyak komoditas perkebunan dan palawaija sehingga pemerintah melalui *Staatspoorwegen* membangun jalur di Priangan dengan berdasarkan potensi alam yang tersedia di setiap daerah yang ada. Awalnya pemerintah Hindia Belanda ragu untuk membangun jalur kereta api di Indonesia terutama pulau Jawa pada saat itu dikarenakan ditentang oleh sejumlah anggota parlemen Belanda.¹ Setelah tahun 1870 di Jawa Barat mulai banyak perkebunan yang diusahakan oleh pengusaha Swasta dengan lebih dari 150 buah yang berlokasi langsung di Jawa Barat.² Oleh sebab itu, pemerintahan Hindia Belanda membutuhkan moda transportasi berskala massal untuk melakukan perpindahan barang secara cepat dan efisien oleh karena itu diperlukan pembangunan jalur kereta api. di priangan dimulai dengan jalur Buitenzorg–Bandung–Banjar.³

Pemerintah Hindia Belanda kemudian mulai membangun jalur tambahan yang berguna untuk menunjang sarana transportasi bagi khalayak umum dan juga untuk mengangkut hasil tani dan perkebunan sehingga pada tahun 1886 dibangun jalur kereta api Cibatuh–Garut yang dibangun oleh *SS-Westerlijn*. Pembangunan

¹ Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997). Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I. Bandung; Penerbit Angkasa Bandung. Hlm. 62.

² Syafei, S., & Suwondo, B. (1981). Sejarah Daerah Jawa Barat. Pusat Penelitian Sejarah dan Budaya. Hlm. 146

³ Hermawan. I. (2022) Jalur Garut--Cikajang: Pengembangan Perkeretaapian Di Selatan Jawa Barat Masa Kolonial dalam *jurnal Panalungtik*, hlm. 35.

jalur Cibatú – Garut tertulis dalam lembar negara *Staatsblad* pada tanggal 24 Desember 1886 Nomor 254 tentang pembangunan Jalur Kereta Api Cicalengka – Warungbandrek – Garut.⁴ Pengoperasian kereta api di Priangan timur adalah salah satu hal yang mendukung pembangunan dan pertembungan penduduk di suatu wilayah sehingga mobilitas juga akan meningkat. Jalur kereta api Cibatú-Garut diperpanjang sampai ke Cikajang sesuai dengan *Staatsblaad* tanggal 18 Maret 1921 Nomor 204 dan beroperasi secara resmi pada tanggal 1 Agustus 1930.⁵

Wilayah Priangan pada masa pemerintahan Hindia Belanda memiliki suatu daya tarik yang khas selain dari hasil tani dan kebun juga dalam segi pariwisata sehingga menarik minat dari wisatawan untuk singgah dan berkunjung ke sekitaran wilayah Priangan itu sendiri yaitu salah satunya adalah Garut.⁶ Karesidenan Priangan khususnya daerah Garut adalah salah satu penghasil tani berupa teh dan kopi yang dimanfaatkan oleh pemerintahan Hindia Belanda pada masa itu, terutama pada daerah Cikajang yang memiliki perkebunan teh sehingga mengharuskan pemerintahan Hindia Belanda untuk mengambil kebijakan dalam pendistribusian hasil tani tersebut dan dibuatlah jalur cabang dari Cibatú ke Garut pada tahun 1887 dan dilanjutkan ke Cikajang pada tahun 1930.

Perkebunan teh dan kina merupakan salah satu komoditas yang bisa dimanfaatkan oleh pemerintah Hindia Belanda untuk dieksploitasi sehingga pemerintahan Hindia Belanda melakukan beberapa kajian dan studi untuk

⁴ *Ibid.* hlm. 36.

⁵ *Ibid*

⁶ Ariwibowo, G. A. (2015). *Karesidenan Priangan Di Mata Para Pelancong Pada Pertengahan Abad Ke-19 Hingga Awal Abad Ke-20. Patra Widya: Seri Penerbitan Penelitian Sejarah dan Budaya.*, 16(3) Hlm 341

efektifitas distribusi sumber daya alam tersebut, dikarenakan daerah priangan merupakan daerah pegunungan yang cenderung terjal dan ekstrem untuk dilalui oleh transportasi darat seperti kendaraan roda empat dan orang yang menggunakan pikulan, sehingga dibutuhkan moda transportasi yang lebih memadai dan lebih efisien baik secara waktu maupun lebih hemat secara biaya perjalanannya.

Pembangunan jalur kereta api di Priangan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda didorong oleh kebutuhan untuk mempercepat transportasi hasil bumi dari pedalaman Priangan ke pelabuhan-pelabuhan utama untuk diekspor. Priangan dikenal sebagai daerah penghasil kopi, teh, dan kina, yang menjadi komoditas utama bagi perekonomian kolonial. Efisiensi pengangkutan barang meningkat secara signifikan dengan adanya jalur kereta api, yang mengurangi biaya transportasi dan waktu tempuh.⁷ Hal ini berdampak positif terhadap daya saing komoditas-komoditas tersebut di pasar internasional. Pembangunan ini membantu memaksimalkan potensi ekonomi dari perkebunan-perkebunan di Priangan, yang sebelumnya terhambat oleh keterbatasan infrastruktur jalan darat yang kurang memadai khususnya di wilayah Garut.

Pembangunan jalur kereta api di priangan juga memiliki alasan yang lain selain daripada alasan ekonomi, pembangunan jalur kereta api juga dimotivasi oleh kepentingan politik dan administrasi. Dengan adanya jalur kereta api, pemerintah kolonial dapat memperkuat kontrol atas daerah-daerah di pedalaman Jawa. Jalur kereta api memungkinkan mobilisasi pasukan dan logistik dengan lebih cepat dan

⁷ Booth, A. (1998). *The Indonesian Economy in the Nineteenth and Twentieth Centuries: A History of Missed Opportunities*. Basingstoke: Macmillan Press. Hlm. 45

efektif, sehingga pemerintah kolonial dapat merespons pemberontakan atau gangguan keamanan dengan lebih cepat. Jalur ini juga memfasilitasi komunikasi yang lebih lancar antara pusat pemerintahan di Batavia (sekarang Jakarta) dengan wilayah-wilayah lain, memperkuat administrasi kolonial secara keseluruhan. Integrasi wilayah melalui jaringan kereta api menjadi strategi penting untuk menjaga stabilitas politik dan keamanan di Jawa, serta memastikan keberlanjutan eksploitasi sumber daya alam.

Wisata yang ada di Garut didukung dengan digunakannya moda transportasi kereta api sehingga membuat para wisatawan banyak menggunakan moda transportasi ini karena terkenal dengan jalur dan juga pemandangan alam yang eksotis, hotel serta penginapan murah juga banyak dibangun baik itu oleh pihak swasta atau pihak pemerintah Hindia Belanda yang menunjang akomodasi para penumpang kereta api.⁸

Kemajuan transportasi yang menunjang Garut oleh pemerintahan Hindia Belanda mempermudah akses bagi wisatawan untuk pergi ke Garut. Karakteristik dari Garut itu sendiri merupakan daerah perbukitan dengan iklim dan juga hawa yang sejuk yang cenderung disukai oleh orang-orang Eropa Ketika berkunjung ke Garut untuk sekedar singgah dan berwisata. Sehingga lambat laun Garut berkembang dan menjadi destinasi yang disenangi oleh para wisatawan.⁹

⁸ Mujaffar, I. (2021). Kompetisi Dan Kolaborasi: Strategi Hotel-Hotel Pegunungan (Berghotel) Di Garut Pada Masa Kolonial (1890-1942). *Jurnal Penelitian Sejarah dan Budaya* Vol, 7(2).

⁹ Ilmi, Y. A. (2023). Pariwisata Garut Pada Masa Kolonial Belanda Tahun 1934-1942 (Universitas Siliwangi).

Kebutuhan serta keinginan dan dorongan berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lain sehingga menciptakan permintaan akan layanan angkutan, yang memenuhi kebutuhan dan keinginan tersebut. Pengguna layanan angkutan membutuhkan pelayanan yang sesuai dengan kebutuhan dan preferensinya, sementara perusahaan angkutan bertanggung jawab mengelola layanan tersebut. Hubungan antara pengguna layanan dan penyedia layanan angkutan menghasilkan pertukaran, di mana pengguna layanan menikmati layanan yang disediakan oleh perusahaan angkutan, sedangkan perusahaan memperoleh pendapatan dari penjualan layanan angkutan tersebut.¹⁰

Jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang merupakan salah satu jalur khas yang diperhatikan oleh pihak pemerintah Hindia Belanda selain untuk mendistribusikan hasil bumi dan kebun juga pada saat itu sering digunakan untuk para pelancong dari barat mengisi waktu luang dikarenakan terdapat beberapa hal yang memang digemari seperti banyak perbukitan, hotel yang asri suasananya, dan juga udaranya yang sejuk sehingga membuat wisatawan berbondong-bondong untuk pergi ke Garut. Berdasarkan pada latar belakang tersebut penulis memiliki ketertarikan untuk mengangkat masalah tersebut ke dalam skripsi yang berjudul “Pembangunan Jalur Kereta Api Cibatu–Garut–Cikajang Tahun 1887-1930”. Meneliti pembangunan sejarah jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang tahun 1887-1930 diharapkan dapat memberi pemahaman yang lebih dalam mengenai

¹⁰ Susantono, B. (2008). *Transportasi dan pembangunan perspektif multi dimensi*. Jakarta: Departemen Komunikasi dan Informatika

pembangunan jalur tersebut dan manfaat serta alasan dibangunnya jalur kereta api tersebut..

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang penulis kemukakan, penulis dapat merumuskan masalah yang ingin diteliti sebagai berikut: “Pembangunan Jalur Kereta Api Cibatu–Garut–Cikajang Tahun 1887-1930” Rumusan masalah tersebut penulis tuangkan dalam beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana kebijakan pembangunan jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang 1887-1930?
2. Bagaimana proses pembangunan jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang 1887-1930?
3. Bagaimana dampak pembangunan jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang pada tahun 1887-1930?

1.3 Tujuan Penelitian

Dilihat dari rumusan masalah yang telah dicantumkan, penelitian dengan judul “Pembangunan Jalur Kereta Api Cibatu–Garut–Cikajang Tahun 1887-1930” guna mengetahui bagaimana pembangunan jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang dan bertujuan untuk mendeskripsikan jawaban dari pertanyaan-pertanyaan penulis yaitu:

1. Menjelaskan kebijakan pembangunan jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang tahun 1887-1930.
2. Menjelaskan proses pembangunan jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang tahun 1887-1930.
3. Menjelaskan dampak pembangunan jalur kereta api Cibatu–Garut-

Cikajang tahun 1887-1930.

1.4 Manfaat Penelitian

Peneliti membuat penelitian ini dengan berharap penelitian ini mampu menarik minat pembaca untuk memperluas ilmu pengetahuannya. Penelitian ini juga mampu memberikan manfaat secara teoritis, praktis dan empiris:

1. Secara Teoritis, penulis berharap penelitian ini dapat menambah wawasan dan pengetahuan mengenai sejarah jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang.
2. Secara Praktis, penulis berharap penelitian ini dapat menjadi sumber pengetahuan serta wawasan terutama bagi penulis dan juga masyarakat umum tentang pemahaman lebih lanjut tentang pembangunan jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang tahun 1887–1930 di Kabupaten Garut.
3. Secara Empiris, penulis harap hasil penelitian ini dapat mendorong terwujudnya pembangunan temuan penelitian yang lebih mendalam tentang pembangunan jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang di Garut tahun 1887-1930.

1.5 Tinjauan Teoretis

1.5.1 Kajian Teoretis

1.5.1.1 Teori Pembangunan

Pembangunan menurut Prof Emil Salim pembangunan merupakan suatu hal yang berkelanjutan dan berkesinambungan sebagai proses perubahan yang di dalamnya terdapat eksploitasi sumber daya, arah, investasi serta orientasi pengembangan teknologi, dan perubahan kelembagaan yang selaras serta meningkatkan potensi masa kini dan juga untuk memenuhi kebutuhan manusia di masa depan.¹¹ Pembangunan menurut Budiman meliputi dua aspek pokok yaitu

¹¹ Kartono, D. T., & Nurcholis, H. (2016). Konsep dan Teori Pembangunan. Jakarta: *Pustaka Pelajar*. Hlm 7-9

masalah materi yang akan dihasilkan serta dibagi, dan masalah manusia yang bertindak sebagai inisiator untuk menjadi manusia pembangun, pembangunan bukan hanya memiliki hubungan dengan produksi dan distribusi barang-barang tetapi pembangunan juga harus menciptakan kondisi – kondisi manusia yang bisa mengembangkan kreativitasnya.¹² Penelitian ini berkaitan dengan teori pembangunan karena pembangunan ruas kereta api Cibatu–Garut pada awalnya direncanakan oleh pemerintah Hindia Belanda untuk memperluas daerah distribusi hasil tani dan kebun serta untuk moda transportasi. Garut pada saat itu hanya memiliki satu stasiun besar yang tidak langsung terkoneksi ke pusat kota dan pemerintahan di Garut sehingga dibangun jalur kereta api Cibatu–Garut oleh Staatspoorwegen (SS) sehubungan dengan dibukanya jalur Warungbandrek-Cilacap. direncanakan serta dilakukan dengan sadar yang mendapatkan pelayanan secara bergantian diantara orang-orang dalam suatu negara itu sendiri.¹³

Oleh karena itu, pembangunan dapat disimpulkan sebagai usaha manusia untuk mengelola dan memanfaatkan lokasi atau suatu tempat tertentu untuk tujuan yang bisa berdampak pada khalayak umum sehingga dapat dijadikan suatu proses untuk daerah atau tempat berkembang sesuai dengan rencana yang sudah dibuat oleh pemerintah setempat.

1.5.1.2 Teori Transportasi

Transportasi menurut Salim merupakan ilmu yang memiliki keterkaitan dengan ilmu-ilmu lainnya seperti pemasaran, manajemen, pembangunan, dan

¹² Budiman, A. (1996). *Teori Pembangunan Dunia Ketiga*. Jakarta: PT. Gramedia. Hlm 13-14

¹³ Oka A. Y. (2008). *Ekonomi Pariwisata: Introduksi, Informasi dan Implementasi*, Jakarta: Kompas Media Nusantara, Hlm. 111

ekonomi serta undang-undang dan kebijakan pemerintah negara bergantung pertumbuhan ekonominya pada transportasi itu sendiri sehingga terbagi dua menjadi angkatan muatan dan juga manajemen system transportasi.¹⁴

Selain daripada itu, menurut Tarmin prasaranana daripada transportasi itu sendiri memiliki dua peran penting, yaitu: (1) dipergunakan untuk alat bantu guna mengarahkan suatu pembangunan di daerah perkotaan; dan seabgai prasarana bagi distribusi barang ataupun untuk pergerakan manusia imbas dari suatu kegiatan yang terjadi pada daerah tersebut.¹⁵ Berdasarkan peran penting diatas dapat disimpulkan bahwasannya tranportasi merupakan suatu hal penting yang dapat digunaka oleh perencana pengembang wilayah untuk membangun dan juga mengembangkan wilayah sesuai dengan rencana dan karakteristiknya masing-masing. Selain daripada itu, perpindahan penduduk juga ditunjang dengan sarana dan prasarana transportasi sehingga dapat mengembangkan ekonomi dan pariwisata wilayahnya masing-masing. Maka dari itu penulis menggunakan teori transportasi dikarenakan penulis membahas mengenai pembangunan jalur kereta api Cibatug-Garut-Cikajang yang menggunakan moda transportasi berupa kereta api dan berkaitan dengan kemajuan serta berkembangnya suatu wilayah karena adanya trasnportasi tersebut sehingga teori tersebut relevan dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis.

1.5.1.3 Teori Challenge and Response

Arnold Toynbee dalam studinya mengenai sejarah dunia menggunakan konsep pemikiran *Challenge and Response* untuk menjelaskan bagaimana suatu

¹⁴ Fatimah, S. (2019). *Pengantar transportasi*. Myria Publisher. Hlm. 2

¹⁵ Tamin, O. Z. (1996) *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. Penerbit ITB. Hlm 4-5

peradaban dapat bangkit dan runtuh. Arnold Toynbee menyimpulkan bahwa peradaban besar berada dalam siklus kelahiran, pertumbuhan serta keruntuhan dan juga kematian. Ia menjelaskan bahwa peradaban lahir dari perjuangan yang mati-matian tercipta karena berhasil mengatasi tantangan dan rintangan. Menurut Toynbee tantangan merupakan berbagai faktor dan juga peristiwa secara tiba-tiba yang tidak dapat diprediksi sebelumnya yang dapat menjadi ancaman bagi sekelompok orang, sedangkan respon adalah tindakan yang dilakukan oleh seseorang atau lebih baik itu secara berkelompok ataupun tidak yang memiliki tujuan untuk mengatasi situasi baru.¹⁶ Sehingga dapat disimpulkan bahwasannya sebuah tantangan dapat menjadi ancaman bagi keberlangsungan hidup serta sistem yang ada dan respon merupakan tindakan yang dilakukan dalam menghadapi tantangan tersebut, hasil dari respon tidak dapat ditentukan begitu saja karena hasilnya akan terlihat seiring berjalannya waktu.

Challenge and Responde Arnold J. Toynbee menjelaskan bahwa setiap gerakan sejarah timbul karena adanya rangsangan untuk melakukan reaksi dengan menciptakan tanggapan atau jawaban sehingga muncul perubahan. Teori ini berpendapat bahwa jawaban dari suatu tantangan belum dapat dipastikan dan baru akan dijawab dengan berbagai kemungkinan ataupun alternatif jawaban. Teori Toynbee didasari pengamatan pada suatu atau lebih banyak kebudayaan yang ada di dunia yang memiliki pandangan mengenai kebudayaan tersebut akan

¹⁶ Schmand, J. C.H Ward. *Challenge and Response*. Cambridge University Press; 2000:1-10. Hlm. 1

berkembangan dan berakhir pada puncaknya itu sendiri sehingga pada akhirnya menciptakan sesuatu yang gemilang.

Karena ia menganalisis perubahan besar, Toynbee menggunakan istilah *challenge and response* sebagai ancaman dan tindakan besar yang akan berdampak pada kesejahteraan manusia.¹⁷ Tantangan akan mengancam kelangsungan sistem yang ada dan respon berputar dari tidak adanya tindakan hingga perubahan besar dalam kondisi kehidupan individu ataupun kelompok. Teori tantangan dan respon ini berguna untuk memahami perubahan sosial, hal ini memungkinkan kita untuk fokus pada dimensi penting pada perubahan yang akan membantu kita untuk memahami tantangan masa kini.

Toeri ini penulis ambil untuk menganalisis tantangan yang dihadapi pemerintah Hindia Belanda untuk membangun jalur kereta api Cibatugur-Garut-Cikajang dan faktor-faktor pendukung untuk dibukanya jalur kereta api ini untuk khalayak umum dan juga untuk kepentingan pemerintahan kolonial. Teori ini diharapkan dapat memperjelas bagaimana jalannya pembangunan jalur kereta api Cibatugur-Garut-Cikajang serta memberi respon pada tantangan tersebut meski hasilnya tidak langsung diketahui dan hanya dapat dilihat dengan seiring berjalannya waktu.

1.5.2 Kajian Pustaka

Kajian pustaka adalah sumber bacaan yang bersifat inti yang digunakan oleh penulis dengan cara menganalisis serta mengaitkan dengan kerangka teori

¹⁷ Schmandt, J. *loc cit*

serta landasan teori. Kajian pustaka merupakan suatu bahan bacaan yang memiliki keterkaitan dengan penelitian yang sedang dilakukan.

1. Buku yang berjudul *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe* yang ditulis oleh Sudarsono Katam tahun terbit 2014 yang memiliki tebal halaman 178 lembar. Buku ini menjelaskan mengenai sejarah kereta api khususnya di bagian pulau Jawa mulai dari pembentukan jalur pertama di pulau Jawa bagian Barat hingga terbangunnya jalur kereta api yang saling terhubung satu sama lain. Buku ini salah satunya menjelaskan mengenai pembangunan rel kereta api lintas Cibatuh – Garut yang dibangun oleh Staatspoorwegen (SS) untuk melengkapi lintas cabang dari Kabupaten Garut itu sendiri dikarenakan daerah Cibatuh bukan pusat kota daripada Kabupaten Garut itu sendiri sehingga memerlukan pembangunan jalur cabang ke Stasiun Garut sebagai stasiun terminus.
2. Buku yang berjudul *Kereta Api Priangan* yang ditulis oleh Agus Mulyana terbit pada tahun 2017 yang menjelaskan mengenai pembangunan kereta api di daerah Jawa Barat. Pembangunan kereta api lintas Rancaekek – Garut juga dibahas dalam buku ini seperti jalur yang dibuat, lebar rel, jenis kereta dan juga kebijakan yang dibuat oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda pada saat itu.
3. Buku yang berjudul *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I* yang dibuat oleh Tim Telaga Bakti Nusantara pada tahun 1997 yang menjelaskan mengenai Sejarah dibangunnya jalur kereta api di Indonesia seperti di Pulau Jawa dikupas dengan sangat baik dan sampai dijelaskan alasan

Pembangunan, lokomotif yang dipakai, diameter rel dan ciri-ciri penggunaan gerbong untuk berbagai jalur yang ada di Nusantara pada saat itu hingga kontemporer.

1.5.3 Historiografi yang relevan

Historiografi yang relevan mampu menjadi bahan pijakan bagi penulis untuk memperoleh referensi dan acuan dalam melakukan penelitian. Historiografi yang relevan dengan penyusunan skripsi ini yaitu:

Pertama, skripsi yang ditulis oleh Asep Rahmat Taufiq Hidayat dengan judul “Pembangunan Jalur Kereta Api Di Priangan Ruas Cicalengka Garut Tahun (1887-1889)” dalam penulisan skripsi tersebut lebih menekankan mengenai pembangunan jalur kereta api Cicalengka-Garut serta dampak yang ditimbulkan akibat dari pembangunan ruas jalur kereta api tersebut seperti dampak sosial, ekonomi dan sebagainya. Perbedaan skripsi tersebut dengan penulis adalah terletak pada bahasan dimana penulis lebih menekankan mengenai pengaruh pembangunan jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang dan membahas mengenai dari kebijakan hingga proses pembangunan serta dampaknya dalam menunjang distribusi hasil tani dan kebun serta menjadi sarana transportasi baik bagi wisatawan ataupun masyarakat kala itu.

Kedua, Skripsi yang ditulis oleh Ramdhan Prasetyo dengan judul Pengaruh Pembangunan Jembatan Cirahong Terhadap Pembangunan Perkebunan di Kabupaten Galuh-Ciamis Tahun 1893-1943. Pada awal abad ke-19, hasil pertanian hanya diangkut dengan kereta yang ditarik hewan, sehingga membutuhkan waktu lama untuk sampai ke pelabuhan. Banyak sekali kendala dalam pengangkutan hasil panen, mulai dari bangkai hewan, jalan yang tidak memadai, gerobak yang rusak

sehingga menyebabkan terlalu banyak kapal menumpuk di pelabuhan, hingga hasil panen yang membusuk di gudang perkebunan. Solusi yang diberikan pemerintah kolonial untuk mengatasi permasalahan tersebut adalah dengan pengembangan transportasi kereta api di Hindia Belanda. Pengembangan transportasi kereta api juga terjadi di wilayah Galuh-Ciamis yang terdapat beberapa perkebunan milik negara dan swasta.

Perbedaan jurnal tersebut dengan penulis adalah terletak pada fokus bahasan penulis yang membahas mengenai pembangunan jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang serta pengaruh daripada pembangunan jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang dalam aspek distribusi barang dan jasa, transportasi dan pariwisata sementara skripsi tersebut membahas mengenai jalur kereta api Warung Bandrek–Cilacap dengan pokok bahasan Jembatan Cirahong sebagai penunjang berkembangnya perkebunan di Galuh-Ciamis.

Ketiga, jurnal yang ditulis oleh Andi Aris Munandar yang berjudul Stasiun Cibatu Dan Dampaknya Terhadap Pembangunan kehidupan Sosial - Ekonomi Masyarakat Sekitarnya (1998-2010). Jurnal ini menjelaskan mengenai perubahan stasiun cibatu pada kurun waktu 1998-2010, perubahan pada stasiun Cibatu cenderung pada penurunan berbagai aspek terutama jumlah layanan kereta api yang berhenti untuk menaik turunkan penumpang di Stasiun Cibatu dan aktivitas masyarakat di Stasiun Cibatu yang menurun jika dibandingkan dengan beberapa dasawarsa sebelumnya penyebab utamanya adalah karena Penutupan jalur percabangan menuju Garut hingga Cikajang disebabkan oleh ketidakmampuan bersaing dengan moda transportasi darat serta peningkatan jumlah masyarakat yang

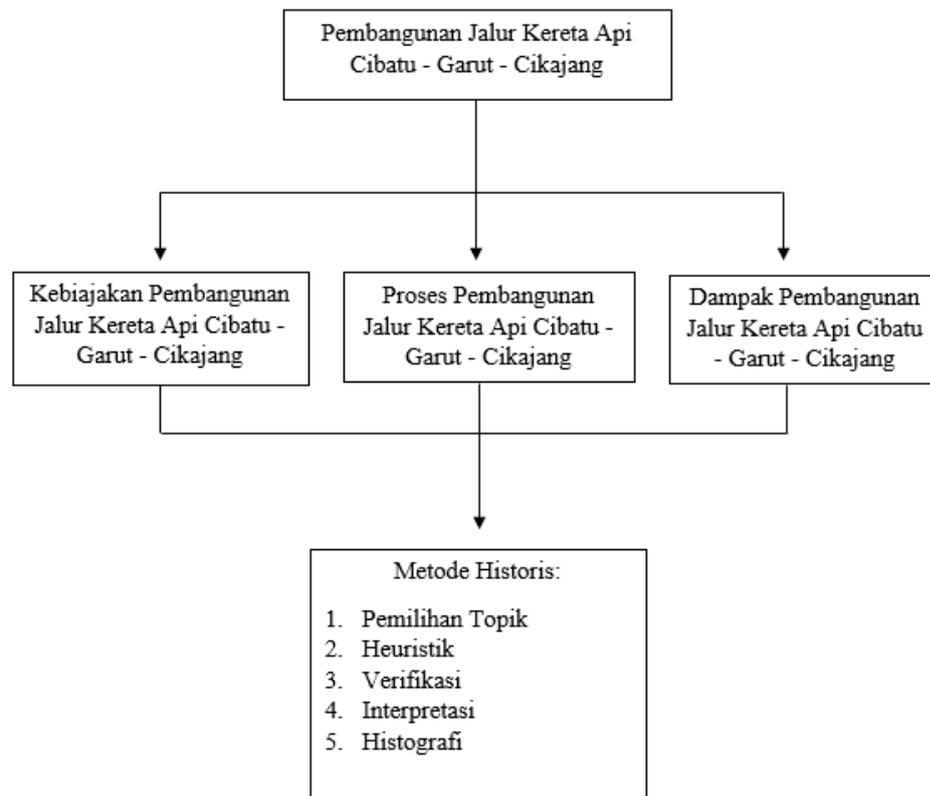
memiliki kendaraan pribadi.. Perbedaan jurnal tersebut dengan penulis adalah fokus penelitian dimana hanya membahas mengenai stasiun Cibatu sementara penulis membahas mengenai jalur kereta api Cibatu–Garut–Cikajang dan pada periode tahun 1887-1930 serta fokus dalam penelitian penulis adalah pembangunan jalur

1.5.4 Kerangka Konseptual

Menurut Singarimbun (1990) konsep merupakan penjabaran dari peristiwa tertentu untuk memaparkan peristiwa yang serupa, konsep sendiri dibagi menjadi dua macam yaitu konsep abstrak dan konsep kongkrit. Kerangka konseptual merupakan gagasan ide dari kerangka teori yang menghubungkan antar variabel satu dengan yang lainnya dalam suatu penelitian sesuai dengan apa yang telah dijabarkan pada studi kepustakaan.¹⁸ Kerangka konseptual sebuah penelitian harus jelas, karena jika tidak adanya kejelasan akan menimbulkan perbedaan pendapat dengan napa yang dimaksud oleh peneliti.

Kerangka konseptual yaitu konsep yang saling terhubung dengan konsep yang lainnya terkait dengan masalah yang sedang diteliti. Penelitian ini akan memaparkan tentang pembangunan jalur kereta api Cibatu – Garut – Cikajang pada tahun 1887-1930, dari pertanyaan-pertanyaan tersebut akan menggunakan metode penelitian yang telah dipaparkan sebelumnya.

¹⁸ I Putu Sampurna and Tjokorda Sari Nindhia, (2018). Metodologi Penelitian Dan Karya Ilmiah. Fakultas Kedokteran Hewan Universitas Udayana, hlm.8.



Gambar 1.1 Kerangka Konseptual

1.6 Metode Penelitian Sejarah

Pada penelitian sejarah atau historis menurut Kuntowijoyo terdiri dari lima tahapan yang dilakukan diantaranya adalah pemilihan topik, heuristik, verifikasi (kritik sumber), interpretasi (penafsiran), dan historiografi (penulisan Sejarah).¹⁹ Lima tahapan penting ini menggambarkan pendekatan sistematis guna memahami serta merekonstruksi masa lalu berdasarkan bukti-bukti historis yang ada.

¹⁹ Kuntowijoyo. (2013). Pengantar Ilmu Sejarah, Yogyakarta: Tiara Wacana Yogyakarta, hlm. 69.

1.6.1 Pemilihan Topik

Pemilihan topik pada penelitian ini berdasarkan pendapat Kuntowijoyo yaitu pemilihan topik yang dilakukan berdasarkan kedekatan emosional serta kedekatan intelektual.²⁰ Pada penelitian ini penulis merasakan kedekatan emosional melalui tempat yang dimana penulis berdomisili yang sama dengan penelitian yang penulis lakukan. Penulis juga tertarik dengan topik penelitian mengenai sejarah kereta api khususnya yaitu pembangunan jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang. Pembangunan jalur kereta api ini dikarenakan adanya kepentingan dari pemerintah kolonial Hindia Belanda untuk menggunakan moda transportasi yang memiliki tingkat keefisienan yang tinggi untuk mengangkut hasil bumi.

Penulis merasakan kedekatan intelektual dengan objek penelitian yaitu adanya literatur berupa sumber baik itu primer dan sekunder yang penulis temukan dalam proses penelitian yang dilakukan. Sumber-sumber tersebut penulis lakukan dalam mengupayakan kedua pendekatan yaitu kedekatan emosional dan juga kedekatan intelektual yang penulis lakukan untuk mempertimbangkan dalam pemilihan topik yang akan diteliti. Oleh karena itu, penulis memilih topik mengenai kereta api dengan judul “Pembangunan Jalur Kereta Api Cibatu-Garut-Cikajang Tahun 1887-1930”.

1.6.2 Heuristik

Heuristik merupakan upaya penelitian yang mendalam untuk mengumpulkan dokumen atau jejak Sejarah dengan tujuan untuk mendapat sebuah informasi dan

²⁰ *Ibid*

mengetahui tentang segala bentuk kejadian serta peristiwa di masa lampau. Keberhasilan seseorang dalam mencari sumber tergantung bagaimana wawasan yang ia miliki dalam mencari sumber tersebut. Heuristik berasal dari kata Yunani *hueriskan* yang berarti memperoleh, heuristik bisa didapat melalui studi kepustakaan, pengamatan secara langsung di lapangan (jika memungkinkan), melalui interview untuk sejarah kontemporer. Penelitian sejarah yang dilakukan oleh mahasiswa biasanya hanya menggunakan sumber skunder, berupa buku-buku yang ditulis orang tentang suatu masalah, hal ini tidak masalah asal penggunaannya menggunakan kaedah-kaedah dalam penelitian sejarah. Idealnya peneliti mendapatkan sumber primer yang biasanya banyak terdapat di arsip nasional Jakarta terutama yang menyangkut dokumen kolonial dan perpustakaan nasional Jakarta. Namun demikian, sumber primer tidak hanya terdapat di arsip nasional, mungkin juga terdapat di arsip-arsip pemerintahan.²¹

Proses pengumpulan sumber, **pertama** peneliti mencari artikel dan jurnal ilmiah yang berkaitan dengan topik penelitian melalui *internet, google books*. Selain daripada itu penulis mencari sumber lain yang memang memiliki keterkaitan dengan bahasan penelitian melalui website arsip *Delpher* serta bukti-bukti foto lainnya yang bisa dilihat dan diakses melalui website milik Universitas Leiden Belanda (KITLV).

Sumber berupa yang digunakan oleh penulis diantaranya adalah buku yang ditulis oleh Agus Mulyana dengan judul *Sejarah Kereta Api di Priangan* yang

²¹ Alian. (2020). Metodologi Sejarah dan Implementasi dalam Penelitian. *Jurnal Pendidikan dan Kajian Sejarah (criksetra)*, 2(2). hlm.8.

diterbitkan pada tahun 2017, peneliti menemukan sumber ini secara langsung dengan membeli di *e-commerce* penerbit daripada buku tersebut. Buku kedua yang ditulis oleh Sudarsono Katam dengan judul *Kereta Api di Priangan Tempoe Doeloe* yang diterbitkan pada tahun 2014, penulis menemukan sumber buku tersebut melalui aplikasi penyedia buku *Perpusnas*. Buku ketiga yang didapatkan oleh penulis adalah yang ditulis oleh Tim Telaga Bakti Nusantara dengan judul *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I* yang diterbitkan pada tahun 1997, penulis menemukan sumber buku tersebut di Perpustakaan Daerah Kabupaten Garut. Penulis juga menemukan arsip terdahulu seperti buku

Hasil pencarian sumber oleh penulis juga menemukan beberapa jurnal ilmiah yang membahas mengenai topik yang sama yang dibahas oleh peneliti diantaranya adalah:

1. Hermawan, I. (2022). Jalur Garut-Cikajang: Pengembangan Perkeretaapian di Selatan Jawa Barat Masa Kolonial. *PANALUNGTIK*, 5(1), 34-45.
2. Nadya, J., & Ikaputra, I. *Karakter Wujud Bangunan Arsitektur Stasiun Kereta Api Lama (Heritage) Di Jalur Cibatu-Cikajang. Modul*, 20(2), 134-144.
3. Hermawan, I. (2019). Kereta Api: Kuasa Ekonomi Masa Kolonial Belanda. *Prosiding Balai Arkeologi Jawa Barat*, 87-94.

Kedua peneliti mencari data dan informasi yang ada di ruangan perpustakaan kampus Universitas Siliwangi, dengan demikian bisa mengumpulkan beragam literatur seperti karya tulis ilmiah yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti seperti Pembangunan Jalur Kereta Api Di Priangan Ruas Cicalengka Garut Tahun (1887-1889) oleh Asep Rahmat Taufiq. **Ketiga** peneliti melakukan pengumpulan

sumber dengan bertanya mengenai pembangunan perkeretaapian ke komunitas *Indonesian Railways Preservation Society (IRPS)* yang mengarahkan penulis untuk membaca buku yang diterbitkan oleh Reitsma yang berjudul *Boekoe Peringatan 125 Tahun Staatspoorwegen* yang diterbitkan pada tahun 1925.

1.6.3 Kritik Sumber

Kritik sumber merupakan proses menguji sumber, apakah sumber tersebut dapat dipercaya atau tidak, usaha untuk menguji dan menilai serta melakukan seleksi pada sumber-sumber yang sudah dikumpulkan agar mendapat sumber yang asli. Hal ini juga dilakukan untuk melihat kredibilitas sumber agar terhindar dari kepalsuan. Misalnya, di Arsip Nasional terdapat surat, laporan, dan keterangan yang dibuat oleh pegawai-pegawai VOC pada abad XVII, untuk mengetahui sah/tidaknya sumber-sumber tersebut, diperiksa: (a) jenis kertas dan tinta yang digunakan untuk menulis huruf; (b) bentuk huruf; (c) bahasa, kata-kata, dan susunan kalimat; dan (d) isi. Jadi, apabila tanggal surat tersebut 1 Januari 1678, maka kertas dan tintanya harus berasal dari tahun itu. Demikian pula, bentuk huruf dan bahasanya harus serupa dengan bentuk huruf dan bahasa surat-surat lain yang berasal dari zaman itu juga.²² Kritik sumber terbagi atas kritik intern (meneliti isi dokumen atau tulisan) dan kritik ekstren (meneliti keaslian sumber yang digunakan dalam penulisan).

Hal ini berhubungan dengan seberapa jauh sumber tersebut kebenarannya dapat dipercaya. Setidaknya kritik internal memiliki karakteristi kemampuan penulis dalam menuliskan suatu peristiwa sesuai dengan informasi yang benar

²² Miftahudin. (2020). *Metodologi Penelitian Sejarah Lokal*. Yogyakarta: UNY Press. hlm.76.

adanya dan kesediaan untuk mengungkapkan informasi dengan benar. Pada proses kritik sumber penulis melakukan kritik eksternal terlebih dahulu kemudian dilanjutkan melakukan kritik internal. Langkah awal penulis melakukan kritik eksternal dengan melakukan pemeriksaan pada sumber yang didapatkan dari kajian literatur. Kritik eksternal pada kajian literatur dilakukan dengan mengecek luaran atau kondisi fisik dari sumber yang ditemukan seperti kondisi kertas, gaya bahasa yang digunakan, dan memastikan sumber tersebut relevan dengan penelitian penulis.

Sumber yang telah penulis dapatkan di kritik, dikumpulkan, langkah selanjutnya yang dilakukan oleh penulis yaitu melakukan kritik sumber. Pada proses ini penulis menyeleksi data-data yang autentik atau data asli dalam penelitian ini. Sumber-sumber yang telah dikumpulkan kemudian dipisahkan antara sumber primer dan sekunder. Sumber primer pada penelitian ini antara lain:

1. Buku yang ditulis oleh Steven Anne Reitsma yang berjudul *Korte Geschiedenis Der Nederlansch-Indische Spoor En Tramwegen*. Weltreveden: G. Kolff & Co yang terbit pada tahun 1928. Kritik ekstern penulis lakukan pada sumber primer ini karena penulis menemukan buku ini di Perpustakaan Nasional Republik indoneisa yang dimana menggunakan kertas coklat yang khas zaman tersebut. Selain itu penulisan dalam buku tersebut menggunakan bahasa Belanda yang dimana juga sezaman dengan subjek penelitian penulis. Kritik intern penulis lakukan adalah penulis menemukan fakta bahwa buku tersebut adalah buku yang sezaman dan konkret karena berisikan laporan dan

Sejarah singkat perkeretaapian di Hindia Belanda pada saat itu sehingga disimpulkan bahwa buku tersebut adalah kredibel.

2. Verslag de Staatspoorwegen in Ned. India over Het Jaar 1887. Verslag merupakan laporan dalam bahasa Belanda yang dimana buku tersebut adalah buku laporan dari *Staatspoorwegen* yang berisikan kegiatan dan laporan mengenai perkembangan dan perubahan jalur kereta api dan sarana serta prasarana nya. Kertas yang digunakan adalah kertas coklat ke kuning-kuningan sehingga memiliki ciri yang khas dan menggunakan bahasa Belanda sebagai bahasa penulisannya. Kritik intern yang dilakukan oleh penuli adalah penulis menemukan fakta bahwa buku tersebut memuat informasi mengenai pembangunan jalur kereta api Cicalengka Garut sehingga buku ini disebut kredibel.
3. Dokumentasi foto seperti foto Stasiun Garut pada tahun 1889, foto stasiun Cikajang pada saat pembukaan jalur kereta Garut-Cikajang pada tahun 1930. Penulis mendapatkan foto-foto tersebut dari buku yang ditulis oleh Sudarsono Katam yang berjudul Kereta Api di Priangan Tempoe Doeloe.

Sumber primer lainnya penulis dapatkan dari website *Delpher* dan juga koleksi dari KITLV yaitu koleksi digital dari Universitas Leiden Belanda di Internet yang penulis pastikan bawa dokumen yang ada merupakan dokumen yang sezaman dan kredibel.

Penulis juga menggunakan sumber sekunder untuk penulisan, yang didapat dari google scholar. Sumber sekunder yang digunakan didapat dari studi literatur yang dilakukan oleh penulis untuk mendapatkan informasi tambahan terkait dengan

tema penelitian yaitu berupa jurnal seperti Hermawan, I. (2022). Jalur Garut-Cikajang: Pengembangan Perkeretaapian di Selatan Jawa Barat Masa Kolonial, kedua ada Nadya, J., & Ikaputra, I. *Karakter Wujud Bangunan Arsitektur Stasiun Kereta Api Lama (Heritage) Di Jalur Cibatuh-Cikajang. Modul*, 20(2), 134-144. Ketiga ada Hermawan, I. (2019). Kereta Api: Kuasa Ekonomi Masa Kolonial Belanda. *Prosiding Balai Arkeologi Jawa Barat*, 87-94. Selain daripada jurnal tersebut penulis juga menambahkan informasi berupa sumber sekunder dari buku seperti buku yang ditulis Agus Mulyana yang berjudul *Sejarah Kereta Api di Priangan* yang terbit pada tahun 2017, kedua yaitu buku yang ditulis oleh Sudarsono Katam yang berjudul *Kereta Api di Priangan Tempoe Doeloe* yang terbit pada tahun 2014, ketiga ada buku yang ditulis oleh Tim Telaga Bakti Nusantara yang berjudul *Sejarah Perkeretaapian di Indonesia Jilid I* yang diterbitkan pada tahun 1997. Penulis menyimpulkan bahwasannya jurnal dan buku tersebut membahas mengenai topik yang sama yaitu perkeretaapian di Indonesia khususnya di Priangan dan merupakan tulisan yang didasari oleh sumber yang kredibel sehingga penulis tuangkan dalam penelitian ini.

Penulis melakukan kritik internal pada jurnal dan buku tersebut dengan melihat isi daripada buku dan jurnal. Penulis berkesimpulan sumber-sumber yang didapatkan dari jurnal dan buku tersebut merupakan sumber sekunder dikarenakan ditulis jauh dari peristiwa topik penelitian. Penulis juga melakukan *cross-check* mengenai sumber yang digunakan pada buku dan jurnal tersebut yang dimana menggunakan sumber yang sezaman dengan apa yang dibahas didalam jurnal tersebut yaitu perkeretaapian pada masa Hindia Belanda.

1.6.4 Interpretasi

Interpretasi merupakan upaya penafsiran dari fakta-fakta Sejarah dalam kerangka rekonstruksi realitas masa lampau. Fakta sejarah yang jejaknya masih ada dalam berbagai peninggalan dan dokumen,²³ Tahap ini dilakukan dengan cara sumber data yang sudah diuji kebenarannya kemudian di analisis dan dipadukan dengan sumber-sumber yang didapat dengan menggunakan landasan teori yang penulis paparkan di awal sebelumnya. Dengan demikian, dapat ditemukan fakta-fakta yang baru, kemudian hasil analisis tersebut disimpulkan sesuai dengan batasan dan rumusan masalah. Pada tahap ini penulis mencoba memahami fakta-fakta sejarah dari berbagai sumber yang telah lolos pada tahap kritik sumber, dari sumber-sumber yang sudah didapatkan mampu membantu penulis dalam penelitian hingga penulis mampu menceritakan kembali sejarah pembangunan jalur kereta api Cibatugarut-Cikajang tahun 1887-1930.

Menurut Kuntowijoyo secara operasional interpretasi atau penafsiran ini dibagi menjadi dua, yaitu analisis dan sintesis. Analisis merupakan penguraian fakta-fakta yang telah dipastikan menjadi fakta sejarah, sedangkan sintesis adalah menyatukan atau mengelompokkan data-data menjadi satu yang selanjutnya dilakukan penyimpulan. Sementara itu, pengelompokkan data hanya mungkin dilakukan ketika pemahaman konsep sudah dipunyai.²⁴ Pada penelitian ini penulis melakukan interpretasi untuk menemukan fakta-fakta yang berhubungan dengan pembangunan jalur kereta api Cibatugarut-Cikajang pada tahun 1887-1930.

²³ Wardah, E. S. (2014). Metode penelitian sejarah. *Tsaqofah*, 12(2). hlm.173.

²⁴ Miftahudin, op.cit., hlm.81.

Penafsiran dibagi menjadi dua tahap yaitu tahap analisis atau menguraikan dan tahap sistesis atau menyatukan. Pada tahap analisis penulis membuat resensi dari berbagai sumber yang sudah didapatkan, sedangkan pada tahapan sintesis penulis mulai melakukan penggabungan dari sumber-sumber tersebut secara kronologis.

1.6.5 Historiografi

Historiografi merupakan tahapan terakhir dalam penulisan suatu peristiwa sejarah, menurut kaidah penulisan sejarah kemampuan seorang sejarawan terhadap pemanfaatan sumber serta metodologi sejarah akan berpengaruh dalam proses historiografinya. Penulisan hasil penelitian Sejarah itu baiknya dapat memberi gambaran yang jelas mengenai proses penelitian sejak awal tahap perencanaan hingga akhir penarikan kesimpulan. Beberapa dasar yang harus diperhatikan peneliti dalam penulisan Sejarah yaitu 1) Peneliti harus memiliki kemampuan mengungkapkan dengan bahasa yang baik, yakni memperhatikan aturan atau pedoman karya tulis ilmiah. 2) Terpenuhi kesatuan sejarah, yakni suatu penulisan sejarah itu didasari sebagai bagian dari sejarah yang lebih umum. 3) Menjelaskan apa yang ditemukan oleh peneliti dengan menyajikan bukti-buktinya dan membuat garis-garis umum yang akan diikuti secara jelas oleh pemikiran pembaca. 4) Keseluruhan pemaparan sejarah haruslah argumentative. artinya usaha peneliti dalam mengerahkan idenya dalam merekonstruksi masa lampau yang didasari atas bukti yang susah diseleksi, lengkap dan detail fakta yang akurat.²⁵

²⁵ Wardah, op.cit., hlm.174-175.

1.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan merupakan bagian yang membahas urutan dari susunan penelitian penelitian pada skripsi dan skripsi. Adapun sistematika pembahasan pada skripsi ini terdiri dari 5 bab diantaranya pada bab 1 memuat latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat dan kegunaan penelitian. Pada bab 1 juga di jelaskan mengenai landasan teori yang terdiri dari pemilihan topik, kajian teori, kajian pustaka, historiografi yang relevan serta kerangka konseptual dan metode penelitian Sejarah.

Bab 2 membahas mengenai hasil dari pertanyaan pada rumusan masalah pertama yaitu kebijakan pemerintah Hindia Belanda dalam pembangunan jalur jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang pada tahun 1887-1930. Bab 3 akan menjelaskan mengenai proses pembangunan jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang pada tahun 1887-1930. Bab 4 memuat tentang Dampak pembangunan jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang tahun 1887-1930. Bab 5 merupakan simpulan dan saran dari hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis dan saran-saran dari hasil penelitian.