

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Eksploitasi kolonial pada pertengahan abad ke-19, membutuhkan sarana transportasi yang lebih meningkat jalan-jalan yang sudah ada, ternyata tidak mampu memenuhi kebutuhan angkutan khususnya kebutuhan angkutan hasil-hasil perkebunan. Pada pertengahan abad ke-19 pemerintah kolonial membangun proyek besar, yaitu diterapkannya sistem tanam paksa sampai dengan tahun 1850 terjadi peningkatan ekspor yang dibandingkan periode sebelumnya. Peningkatan ekspor tersebut berdampak pada sarana angkutan yang meningkat pula. Sarana jalan yang sudah ada tidak dapat memenuhi kebutuhan angkutan, bahkan terjadi kesulitan pengangkutan sehubungan dengan peningkatan hasil perkebunan<sup>1</sup>.

Kesulitan terjadi disebabkan pada sarana jalan itu sendiri maupun alat angkutnya. Jarak antara perkebunan dengan pelabuhan cukup jauh di daerah priangan pada umumnya perkebunan-perkebunan terletak di daerah pedalaman dan perkebunan, kondisi yang demikian sangat sulit kalau hanya menggunakan alat angkutan tradisional. Alat angkut tradisional memiliki keterbatasan, baik daya angkutnya maupun kecepatan waktu untuk mencapai daerah tujuan.<sup>2</sup> Pada hakikatnya, manusia dan barang memerlukan kebutuhan untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan tingkat pelayanan tertentu. Kebutuhan manusia akan

---

<sup>1</sup> Agus Mulyana. 2017. *Sejarah Kereta Api Di Priangan*. Yogyakarta: Ombak Hal 2-3

<sup>2</sup> Ibid

angkutan ditentukan oleh kegunaan yang diterima karena melakukan pergerakan atau perpindahan guna memenuhi kebutuhan tersebut dibandingkan dengan pengorbanan yang dikeluarkan untuk memenuhi biaya pengangkutan tersebut, dengan sendirinya kebutuhan tersebut didasarkan pada hasrat akan tingkat kepuasan tertentu, yang dikenal dengan pengertian tingkat pelayanan (level of service).<sup>3</sup> Undang-Undang Agraria 1870 di undangkan dalam S 1870-55 sebagai tambahan ayat-ayat baru pada pasal 62 Regerings Reglement hindia belanda tahun 1854. Semula Regerings Reglement (RR) tersebut terdiri atas 3 ayat. Dengan tambahan 5 ayat baru ( ayat 4 s/d8 ) oleh Undang-Undang Agraria 1870. Maka pasal RR terdiri atas 8 ayat. Yakni:

1. Gubernur Jendral tidak boleh menjual tanah.
2. Dalam larangan diatas tidak termasuk tanah- tanah yang tidak luas, yang diperuntukkan bagi perluasan kota dan desa serta pembangunan kegiatan- kegiatan usaha kerajinan.
3. Gubernur Jendral dapat menyewakan tanah menurut ketentuan- ketentuan yang ditetapkan dengan Ordonansi. Tidak termasuk yang boleh disewakan adalah tanah- tanah kepunyaan orang- orang pribumi asal pembukaan hutan, demikian juga tanah- tanah yang sebagai tempat penggembalaan umum atas dasar lain merupakan kepunyaan desa.
4. Menurut ketentuan yang ditetapkan dengan ordonansi, di berikan tanah dengan hak erfpach selama waktu tidak lebih dari tujuh puluh lima tahun.

---

<sup>3</sup> Suprijadi, A. (1994). *Kumpulan renungan pikiran dan gagasan transportasi kereta api*. Bandung: Perumka.

5. Gubernur Jendral menjaga jangan sampai terjadi pemberian tanah yang melanggar hak- hak rakyat pribumi.
6. Gubernur Jendral tidak boleh mengambil tanah- tanah kepunyaan rakyat asal pembukaan hutan yang digunakan untuk keperluan sendiri, demikian juga tanah- tanah yang sebagai tempat penggembalaan umum atau atas dasar lain merupakan kepunyaan desa, kecuali untuk kepentingan umum berdasarkan pasal 133 atau untuk keperluan penanaman tanaman- tanaman yang diselenggarakan atas perintah penguasa menurut peraturan-peraturan yang bersangkutan, semuanya dengan pemberian ganti kerugian yang layak.
7. Tanah yang dipunyai oleh orang- orang pribumi dengan hak pakai pribadi yang turun- temurun (yang dimaksud adalah: hak milik adat) atas permintaan pemiliknya yang sah dapat diberikan kepadanya dengan hak eigendom, dengan pembatasan- pembatasan yang diperlukan sebagai yang ditetapkan dengan ordonansi dan dicantumkan dalam surat eigendommenya yaitu yang mengenai kewajibannya terhadap Negara dan desa yang bersangkutan, demikian juga mengenai kewenangannya untuk menjualnya kepada non-pribumi.
8. Persewaan atau serahpakai tanah oleh orang- orang pribumi kepada non-pribumi dilakukan menurut ketentuan yang diatur dengan ordonansi

Untuk menanggapi kesulitan angkutan tersebut timbul pemikiran dikalangan pemerintah maupun swasta memiliki angkutan yang memadai untuk mengangkut hasil-hasil perkebunan. Pihak swasta merasa berkepentingan ketika mulai masuknya para pengusaha swasta dalam sektor perkebunan di Hindia Belanda pada

akhir abad ke-19. Solusi angkutan yang diajukan pemerintah maupun swasta untuk memecahkan kesulitan tersebut adalah perlu dibangunnya jalan kereta api. Alat angkutan ini sangat cocok mengingat daya angkut yang banyak dan jarak tempuh yang cepat serta dapat menembus ke berbagai keadaan geografi, baik pegunungan dan daratan. Selain itu, jaringan jalan kereta api dapat dibangun dengan hubungan langsung antara pedalaman dan pelabuhan.

Pembangunan transportasi, khususnya perkeretaapian Indonesia setelah krisis ekonomi akan sangat dipengaruhi oleh kondisi ekonomi makro hal tersebut sangat bersinggungan dengan penerapan kebijakan jaringan transportasi pada suatu wilayah, Sumbangsih dari moda transportasi kereta api terhadap PDB masih dirasakan relatif rendah sehingga mengindikasikan adanya ketidaksinambungan antara industri dan jasa kereta api dengan perekonomian nasional. Oleh karenanya upaya untuk meningkatkan peran dan produktivitas perkeretaapian dalam sistem transportasi nasional adalah dengan melakukan keterpautan antara kereta api sebagai industri dan jasa dengan ekonomi.<sup>4</sup>

Kecamatan Cibatu yang berada di wilayah Kabupaten Garut yang secara geografis berdekatan dengan Kota Bandung sebagai ibukota provinsi Jawa Barat. Daerah Garut sendiri merupakan daerah penyangga dan hinterland bagi pengembangan wilayah Bandung Raya. Oleh karena itu, wilayah Kabupaten Garut khususnya Cibatu seharusnya mempunyai kedudukan strategis dalam memasok kebutuhan warga Kota dan Kabupaten Bandung, sekaligus berperan di dalam

---

<sup>4</sup> Dikun, S. (2008). *Perspektif ekonomi politik dari pembangunan transportasi indonesia*. Jakarta: Departemen Komunikasi dan Informatika.

pengendalian keseimbangan lingkungan. Pemaparan ini bertujuan untuk memahami kaitan antara kondisi geografis dengan keberadaan sarana transportasi berupa stasiun kereta api serta dampaknya terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat Cibatu.<sup>5</sup>

Kebutuhan dan keinginan untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya, tentu akan menimbulkan jasa angkutan, yang merupakan sesuatu yang mampu memenuhi pemuasan kebutuhan dan keinginan tersebut. Pada kenyataannya pemakai jasa angkutan membutuhkan pelayanan angkutan sesuai dengan keinginan dan kebutuhannya, di lain pihak perusahaan pengangkutan mengelola jasa angkutan tersebut yang kemudian antara pemakai jasa dan penyedia jasa pengangkutan timbul suatu pertukaran yaitu pemakai jasa angkutan menikmati jasa angkutan yang diproduksi oleh perusahaan penyedia pengangkutan, dipihak lain perusahaan memperoleh pendapatan dari penjualan jasa angkutan tersebut<sup>6</sup>. Selain nantinya mempengaruhi sistem aktivitas yang intinya meliputi aspek sosial ekonomi, penentuan operasional jasa angkutan dalam hal ini moda transportasi kereta api tentunya memerlukan pula pertimbangan rataan sistem aktivitas yang sudah menjadi kebiasaan pada masyarakat yang menjadi objek jasa angkutan tersebut, atau sederhananya sistem pengangkutan umumnya akan memberikan dampak pertumbuhan dan perubahan sosial ekonomi dan sebaliknya perubahan sistem sosial ekonomi akan merubah sistem pengangkutan.

---

<sup>5</sup> Katam, S. (2014). *Kereta api di priangan tempo doeloe*. Bandung: Pustaka Jaya. Hal 15

<sup>6</sup> Susantono, B. (2008). *Transportasi dan pembangunan perspektif multi dimensi*. Jakarta: Departemen Komunikasi dan Informatika

## **1.2 Rumusan Masalah**

Rumusan masalah memuat identifikasi masalah yang akan diteliti. Rumusan masalah memerinci masalah sehingga dapat diketahui dengan jelas, penelitian dilakukan guna mencapai suatu sasaran dari rumusan permasalahan dan berusaha mengidentifikasi topik yang menjadi fokus penelitian. Rumusan masalah yang diajukan akan dibahas dalam proses penelitian secara sistematis.<sup>7</sup> Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana Pembangunan Jalur Kereta Api Di Priangan Ruas Cicalengka Garut Tahun (1887-1889) ?” Rumusan masalah tersebut dijabarkan dalam beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana Kebijakan Pembangunan Jalur Kereta Api Priangan Ruas Cicalengka-Garut 1887 – 1889 ?
2. Bagaimana Proses Pembangunan Jalur Kereta Api Priangan Ruas Cicalengka- Garut 1887 – 1889 ?
3. Bagaimana Dampak Pembangunan Jalur Ka Cicalengka – Garut Tahun 1887 – 1889 ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian berasal dari rumusan masalah, maka tujuan secara umum dari penelitian ini untuk mengetahui Pembangunan Jalur Kereta Api Di Priangan Ruas Cicalengka Garut Tahun (1887-1889). Adapun tujuan penelitian dari pertanyaan penelitian sebagai berikut:

---

<sup>7</sup> Noor, 2016: 25

1. Untuk Mengetahui Kebijakan Pembangunan Jalur Kereta Api Priangan Ruas Cicalengka-Garut 1887 – 1889.
2. Untuk Mengetahui Proses Pembangunan Jalur Kereta Api Priangan Ruas Cicalengka- Garut 1887 – 1889.
3. Untuk Mengetahui Dampak Pembangunan Jalur Ka Cicalengka – Garut Tahun 1887 – 1889.

#### **1.4 Kegunaan Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis ataupun praktis yaitu:

1. Kegunaan Teoritis
  - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan pengetahuan bagi peneliti, pembaca dan juga masyarakat mengenai Pembangunan Jalur Kereta Api Di Priangan Ruas Cicalengka Garut Tahun (1887-1889) yang kurang diketahui publik.
  - b. Sebagai bahan referensi tambahan bagi penelitian selanjutnya dalam mengembangkan penelitian seputaran Pembangunan Jalur Kereta Api Di Priangan Ruas Cicalengka Garut Tahun (1887-1889)
2. Kegunaan Praktis
  - a. Bagi Peneliti  
Menambah wawasan bagi peneliti mengenai Pembangunan Jalur Kereta Api Di Priangan Ruas Cicalengka Garut Tahun (1887-1889)
  - b. Bagi Masyarakat Umum

Menambah sumber informasi bagi masyarakat seputar Pembangunan Jalur Kereta Api Di Priangan Ruas Cicalengka Garut Tahun (1887-1889).

## **1.5 Tinjauan Teoritis**

### **1.5.1 Kajian Teori**

Kajian teoretis merupakan landasan yang dijadikan pegangan dalam penulisan penelitian. Teori yang ada didasarkan pada rujukan dan disusun sebagai tahapan dalam menganalisis masalah baik yang merujuk pada kajian literature maupun penelitian sebelumnya. Beberapa kajian teoretis yang digunakan meliputi Teori Pembangunan Dan Teori Transportasi.

#### **1. Teori Pembangunan**

Fondasi filosofis teori pembangunan terletak pada ide akan kemajuan (the idea of progress). Konsep tentang progress sudah ada sejak para filsuf Yunani Kuno membicarakan tentang politik dan masyarakat. J.B. Bury (1920) dan Robert Nisbet (1980) menelusuri ide tentang progress sejak era Yunani Kuno sampai dengan hari ini.

Pertanyaan yang diajukan adalah, jika pembangunan berarti kemajuan, bagaimana kemajuan itu diukur Bentuk masyarakat seperti apa yang dituju oleh teori pembangunan, Meskipun masyarakat senantiasa berubah dan dinamis,

perubahan yang terjadi tidak selalu mengarah pada kemajuan. Di sini memang tepat juga pada Judul Skripsi saya yang akan saya ajukan tentang Pembangunan Jalur KA Priangan Ruas Cicalengka - Garut Tahun 1887 – 1889 .Saya ingin tahu bagaimana proses pembangunan jalur ka di Priangan antara Cicalengka – Garut sampai selesai pembangunannya dan dampak pembangunan jalur ka tersebut.

## **2. Teori Transportasi**

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Menurut Nasution (2008) terdapat unsur – unsur pengangkutan/transportasi meliputi atas :

1. Ada muatan yang diangkut
2. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya
3. Jalanan/jalur yang dapat dilalui
4. Ada terminal asal dan terminal tujuan
5. Tersedianya sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggunakan kegiatan transportasi tersebut.

Di sini, Perencanaan transportasi sebenarnya adalah untuk dapat memastikan bahwa kebutuhan atau

pergerakan dalam bentuk pergerakan manusia, barang, atau kendaraan dapat ditunjang oleh sistem prasarana transportasi yang harus beroperasi di bawah kapasitasnya, Sistem prasarana transportasi terbentuk dari :

1. Sistem Prasarana penunjang (jaringan jalan raya atau jalan rel)
2. Sistem manajemen transportasi (UU,Peraturan, dan Kebijakan)

Teori Transportasi ini sangat penting bagi bagaimana perencanaan Jalur KA di Priangan Tahun 1887 - 1889 ini memang yang saya akan kaji.

### **1.5.2 Kajian Pustaka**

Kajian pustaka merupakan pustaka-pustaka inti yang digunakan penulis yang telah dianalisis yang dikaitkan dengan kerangka teori atau landasan teori. Kajian pustaka sendiri meliputi bahan-bahan bacaan yang berkaitan dengan objek penelitian yang sedang dikaji.

1. Kereta Api Priangan

Agus Mulyana. 2017. Sejarah Kereta Api Di Priangan. Pembuatan Jalur Kereta api ruas cicalengka Medan yang dihadapi dalam pembangunan jalan kereta api Cicalengka – Garut cukup berat. Oleh Sebab itu, dalam pelaksanaan pembangunan mengalami penyimpangan dari peta awal.

Penyimpangan ini bertujuan untuk menghindari kemiringan yang melebihi 1 : 40 dan terowongan sepanjang 950 meter dengan kemiringan 1 : 32. Terowongan yang panjang dan kemiringan yang curam dapat dihapuskan. Selain itu, dihindari pula jalan yang landai sepanjang 700 meter dekat Sungai Cimanuk.

A. Daliman. 2017. Sejarah Indonesia Abad XIX- awal abad – XX Pembangunan Jalur Kereta Api ini dilakukan ketika suara – suara kelompok liberal di parlemen Belanda sudah dominan. Kelompok ini menghendaki agar eksploitasi ekonomi kolonial di negeri jajahan tidak dimonopoli oleh pemerintah sebagaimana pelaksanaan sistem tanam paksa. Pihak swasta agar diberikan agar diberikan kesempatan luas dalam hal keterlibatan eksploitasi di negeri jajahan. Kemenangan kaum liberal tersebut terwujud dengan berlakunya UU Agraria 1870.

### **1.5.3 Historiografi yang relevan**

Penelitian yang relevan merupakan penelitian yang sebelumnya pernah dilakukan dan dapat dijadikan acuan dan dijadikan sumber bagi penulis dalam penelitian ini, berupa sumber dalam bentuk buku, artikel, jurnal, skripsi atau yang lainnya yang berkaitan dengan masalah yang sedang diteliti, diantaranya :

Tulisan yang pertama yaitu tulisan Andi Aris Munandar berebentuk jurnal Volume 5, Nomor 2, Oktober 2016. Dengan judul Stasiun Cibatu

Dan Dampaknya Terhadap Perkembangan kehidupan Sosial - Ekonomi Masyarakat Sekitarnya (1998-2010). Pada kurun waktu 1998-2010, Stasiun Cibatu telah mengalami perubahan namun perubahan tersebut cenderung pada penurunan berbagai aspek terutama jumlah layanan kereta api yang berhenti untuk menaikkan turunkan penumpang di Stasiun Cibatu dan aktivitas masyarakat di Stasiun Cibatu yang menurun jika dibandingkan dengan beberapa dasawarsa sebelumnya. Namun disisi lain dari segi ketertiban dan pendapatan meningkat lebih baik jika dibandingkan tahun-tahun sebelumnya akan tetapi bentuk perubahan sosialnya berpengaruh kecil dengan kata lain perubahan yang dipengaruhi oleh keberadaan Stasiun Cibatu pada tahun 1998-2010 tidak berarti penting bagi struktur sosial dalam mempengaruhi kehidupan masyarakat. Salah satu penyebab utamanya adalah, ditutupnya jalur percabangan menuju Garut hingga Cikajang dikarenakan tidak mampu bersaing dengan moda transportasi jalan raya dan semakin banyaknya masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi.

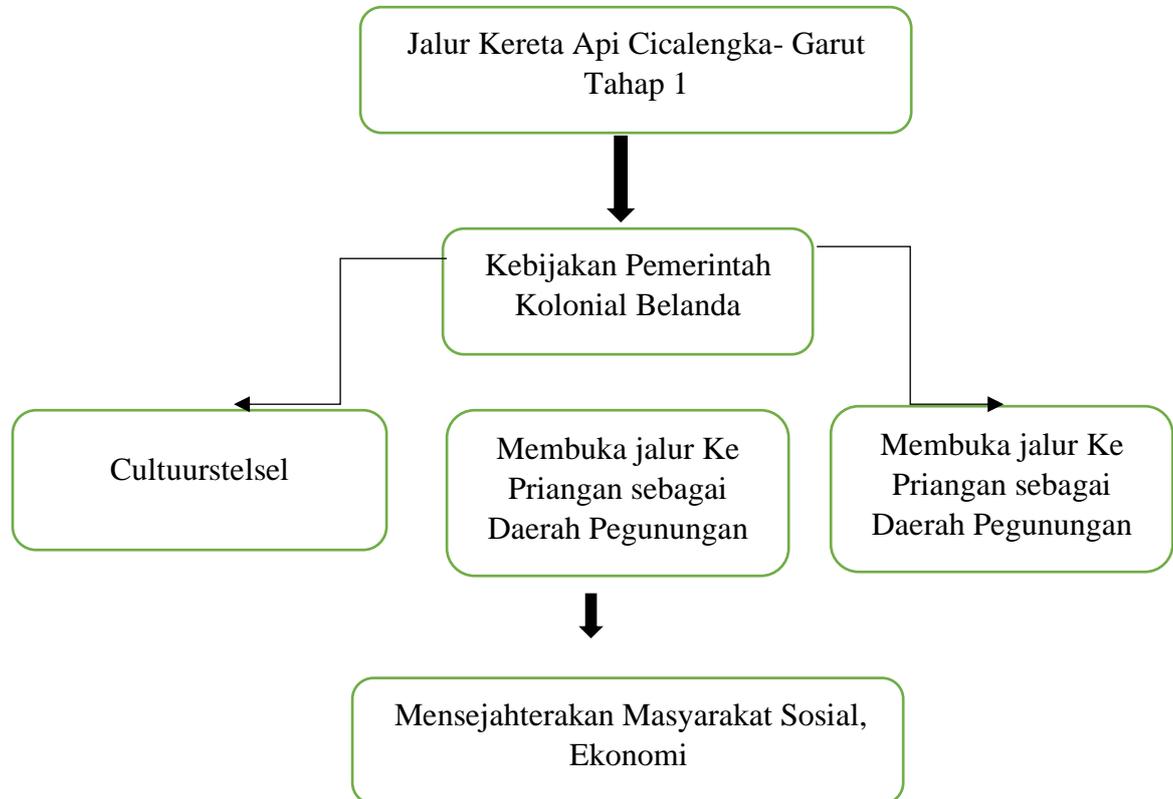
Tulisan kedua yang sejalan yaitu tulisan Raden Muhamad Lukman dengan judul Dinamika Jalur Tranportasi Lintas Cibatu- Garut Cikajang Dalam kehidupan sosial ekonomi masyarakat di Kabupaten Garut 1887-1983. Pembangunan jalur kereta api pada lintas cabang Cibatu-Garut-Cikajang dilatarbelakangi oleh kepentingan ekonomi seperti pertanian, perkebunan dan pariwisata. Namun demikian, selain kepentingan ekonomi terdapat juga kepentingan lain yaitu dalam

pertahanan militer. Dalam pembangunan jalur kereta api tersebut banyak tantangan yang dihadapi karena kondisi geografis di wilayah Garut merupakan daerah pegunungan dan daratan tinggi. Sehingga pembangunan dilakukan oleh pemerintah melalui Perusahaan Kereta Api Negara Staatsspoorwegen (S.S.). Arah pembangunan pada jalur lintas cabang Cibatu-Garut-Cikajang mengarah ke Selatan terutama adanya perkebunan di wilayah Cikajang. Pada proses pelaksanaan operasional kereta api di Garut tidak terlepas dari dukungan masyarakat yang menjadikan kereta api sebagai sarana mobilitas transportasi di wilayah Garut. Namun, pada 1982-1983 ketika prasarana dan sarana kereta api pada lintas Cibatu-Garut-Cikajang mengalami kerusakan menyebabkan transportasi kereta api di tutup pada Tahun 1983 dan statusnya di non-aktifkan. Berhubung ditutupnya sementara jalur kereta api tersebut maka banyak terjadi perubahan, perubahan tersebut di antaranya perubahan sosial ekonomi masyarakat, perubahan sarana transportasi dari kereta api menjadi kendaraan jalan raya dan perubahan terhadap prasarana kereta api.

#### **1.5.4 Kerangka Konseptual**

Konsep merupakan hal yang penting di dalam sebuah penelitian, dengan adanya konsep dapat membatasi serta lebih mengarahkan pada topik yang sedang diteliti. Kerangka konseptual digunakan untuk memberikan gambaran secara umum sehingga berbentuk kerangka

berpikir yang kemudian digunakan untuk memecahkan masalah yang berkaitan dengan teori yang digunakan dalam penelitian ini.



### 1.6 Metode Penelitian Sejarah

Metode sejarah dapat diartikan sebagai metode penelitian dan penulisan sejarah dengan menggunakan cara, prosedur atau teknik yang sistematis sesuai dengan asas-asas dan aturan ilmu sejarah.<sup>8</sup> Penelitian sejarah mempunyai empat tahapan, yaitu:

- a. Pengumpulan sumber.
- b. Kritik Sumber
- c. Interpretasi (analisa dan sitesis).

---

<sup>8</sup> Daliman, 2012: 27

d. Penulisan sejarah (historiografi).<sup>9</sup>

Pendekatan yang digunakan yaitu pendekatan kualitatif pendekatan yang berusaha mendeskripsikan dan menginterpretasikan apa yang terjadi. Efek yang terjadi adalah kecenderungan yang sedang berkembang yang.<sup>10</sup>

#### 1.6.1 Heuristik

Heuristik merupakan suatu usaha mencari dan menemukan sumber sejarah. Secara sederhana, sumber-sumber sejarah itu dapat berupa: sumber benda, sumber tertulis dan sumber lisan. Secara luas lagi, sumber sejarah juga dapat dibeda-bedakan ke dalam sumber resmi formal dan informal. Selain itu dapat diklasifikasikan dalam sumber primer dan sekunder.<sup>11</sup> Sumber sejarah sendiri merupakan segala sesuatu yang langsung atau tidak langsung menceritakan kepada kita tentang suatu kenyataan atau kegiatan manusia pada masa lalu.<sup>12</sup>

Pada tahapan ini mampu mengumpulkan sumber- sumber sejarah yang relevan dan dapat di pertanggung jawabkan kebenarannya dalam upaya merekonstruksikan peristiwa-peristiwa di masa lampau. Tahap heuristik merupakan suatu cara dalam menemukan serta menghimpun sumber-sumber data yang ditemukan diberbagai tempat.

#### 1.6.2 Kritik Sumber

---

<sup>9</sup> Kuntowijoyo, 2005: 91

<sup>10</sup> Moeleong, 2016: 89

<sup>11</sup> Ismaun, 1992: 42

<sup>12</sup> Syamsudin, 2007:95

Kritik sumber merupakan tahap menyingkirkan bahan-bahan yang tidak autentik, usaha menilai sumber-sumber sejarah. Semua sumber dipilih melalui kritik eksternal dan internal sehingga diperoleh fakta yang sesuai dengan permasalahan penelitian.<sup>13</sup> Tahapan kritik sumber ini dibagi menjadi dua, yaitu kritik internal dan kritik eksternal. Kritik internal merupakan kegiatan untuk menguji kredibilitas atau realibilitas sumber atau data yang diperoleh, kritik eksternal merupakan kegiatan untuk menguji keautentikan sumber atau data yang di peroleh. kritik internal merupakan kegiatan untuk menguji kredibilitas atau realibilitas sumber atau data yang diperoleh.

### 1.6.3 Interpretasi

Pada tahap ini proses penafsiran terhadap data-data yang telah didapatkan selanjutnya peneliti berusaha untuk melakukan analisis data atau melakukan pembentukkan dan generalisasi sejarah. Interpretasi sendiri yaitu usaha memahami dan mencari hubungan antar fakta sejarah sehingga menjadi satu kesatuan yang utuh dan rasional.<sup>14</sup> Dalam tahap ini pula peneliti menafsiran berbagai sumber yang telah diperoleh baik dari arsip atau kesaksian narasumber mengenai hasil data-data yang telah ditemukan. Pada tahapan interpretasi, dituntut kecermatan dan sikap objektif sejarawan, terutama dalam interpretasi subjektif dalam fakta sejarah. Hal ini memerlukan penalaran kritis dari penulis

---

<sup>13</sup> Majid, 2005: 47

<sup>14</sup> Ismaun, *Op. Cit* hal 42

agar proses penafsiran bisa berjalan dengan lancar. Pada tahap interpretasi dan historiografi fungsi utamanya terletak pada interpretasi. Interpretasi merupakan menafsirkan sebuah fakta atau bukti dalam kerangka rekonstruksi sejarah dimasa lampau. Fakta-fakta sejarah masih nampak dalam berbagai bentuk seperti peninggalan dan dokumen, itu semua hanya realitas dimasa lampau maka diperlukan rekonstruksi fakta sejarah dimasa lampau agar menghasilkan relasi antar fakta yang ada.

#### 1.6.4 Historiografi

Historiografi merupakan tahap penulisan kisah sejarah. Yang merupakan tahap rekonstruksi penulisan data sejarah oleh sejarawan menjadi kisah sejarah yang dapat diterima oleh publik. Tahapan historiografi merupakan tahapan akhir data penulisan sejarah menggabungkan berbagai data yang telah diperoleh<sup>15</sup>. Historiografi merupakan puncak kegiatan penelitian sejarah setelah memilih subjek yang diminati dalam penelitian sejarah, kemudian mencari sumber-sumber dan menafsirkan informasi yang terkandung di dalamnya. Historiografi yaitu proses penyusunan hasil penelitian yang telah diperoleh sehingga menjadi satu kesatuan yang utuh dalam bentuk skripsi, sehingga dihasilkan suatu tulisan yang logis dan sistematis,

---

<sup>15</sup> Ismaun, *Op. Cit.* hal 45

dengan demikian akan diperoleh suatu karya ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya.<sup>16</sup>

## **1.7 Sistematika Pembahasan**

Sistematika pembahasan dalam penelitian Pembangunan Jalur Kereta Api Ruas Cicalengka- Garut Tahun 1887-1889 diantaranya:

### **BAGIAN AWAL**

Pada bagian awal, komponen yang terdapat didalamnya terdiri dari sampul atau halaman judul, lembar pengesahan, lembar pernyataan keaslian karya ilmiah, halaman pribadi, abstrak, kata pengantar, ucapan terimakasih daftar isi, daftar tabel, daftar gambar, dan daftar lampiran.

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab I merupakan bab pendahuluan dalam penelitian. Komponen-komponen yang tercantum dalam Bab I berkaitan dengan pembahasan umum, mengenai: latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat dan kegunaan penelitian, kajian teoritis, kajian pustaka, historiografi yang relevan, kerangka konseptual, metode penelitian sejarah, dan sistematika pembahasan.

### **BAB II KEBIJAKAN PEMBANGUNAN JALUR KERETA API PRIANGAN RUAS CICALENGKA-GARUT 1887 – 1889**

Bab II, bab ini sudah memasuki pembahasan dan hasil penelitian. Dalam BAB ini akan dibahas mengenai kebijakan yang melandasi pembangunan jalur kereta api Priangan Ruas Cicalengka-Garut. Dimulai dari kebijakan dan

kepentingan pemerintah kolonial hingga masuknya kepentingan swasta didalamnya.

### **BAB III PROSES PEMBANGUNAN JALUR KERETA API DI PRINGAN RUAS CICALENGKA-GARUT TAHUN 1887-1889**

Bab III ini akan dibahas mengenai hal-hal yang mendasar bagaimana proses pembangunan jalur kereta api di Pringaran Ruas Cicalengka-Garut tahun 1887-1889. Dalam bab ini akan dibahas mengenai pembebasan tanah, lahan hingga jalur yang akan digunakan dalam proses pembangunan.

### **BAB IV DAMPAK PEMBANGUNAN JALUR KERETA API DI PRINGAN RUAS CICALENGKA-GARUT TAHUN 1887-1889**

Bab IV merupakan bab ini akan dibahas mengenai dampak pembangunan jalur kereta api Pringaran Ruas Cicalengka-Garut

### **BAB V SIMPULAN DAN SARAN**

Bab V merupakan bab penutup dalam penelitian. Dimana didalamnya, memuat simpulan dan saran yang akan dikemukakan peneliti dalam penelitian.

### **DAFTAR PUSTAKA**

Daftar pustaka berisi daftar referensi yang digunakan penulis dalam penelitian. Referensi yang digunakan dalam penelitian, yakni buku referensi, artikel jurnal, dokumen arsip, dsb.