

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Alat transportasi kereta api mulai diperkenalkan di belahan bumi Eropa pada abad ke-19. Kereta api adalah sarana transportasi baru di era kolonial Belanda, dengan menggunakan tenaga penggerak baik dengan menggunakan tenaga mesin ataupun di tarik oleh hewan. Kereta api semakin eksis di benua Eropa karena efisiensi waktu dalam pengiriman barang ataupun transportasi misal masyarakat. Kereta api terdiri dari beberapa bagian rangkaian yaitu lokomotif dan gerbong.

Pembangunan kereta api di Nusantara terlambat setengah abad dari pada yang pertama dibuka di Inggris antara Stockton dan Darlington pada tahun 1825.¹ Ada beberapa alasan terjadinya keterlambatan pembangunan kereta api di nusantara diantaranya:

1. Keadaan di negeri Belanda sendiri yang kacau balau. Dihantui terus-menerus oleh *angst-psychose*.²
2. Keadaan di tanah jajahan dimana Belanda terus-menerus menghadapi serangan dari penduduk pribumi.
3. Keadaan V.O.C yang menghadapi kebangkrutan karena merajalelanya korupsi yang dilakukan oleh para pegawainya.

¹ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Kereta Api Indonesia*, (Jakarta:Departemen Penerangan Republik Indonesia, 1971). hlm. 30.

² *Angst-psychose* adalah rasa ketakutan akan serangan dari luar seperti serbuan dari Perancis dan Inggris

Ada pula penolakan dari beberapa anggota dewan pemerintahan kolonial beberapa diantaranya berasal dari golongan reaksioner Witgens yang merupakan anggota Dewan Perwakilan Belanda yang menyatakan bahwa “kereta api akan menggoyahkan sistem *Cultuurstelsel*.³ Selain itu beberapa mantan anggota pemerintah Residen Hindia-Belanda mengatakan bahwa “kereta api akan membuka Jawa kepada pengusaha asing lain. Tanah air Nederland akan menjadi miskin, karena hutang negara, dan pada akhirnya apa yang paling berharga akan hilang. Ada juga kekhawatiran jika konsensi diberikan kepada pribumi jika pribumi memiliki modal yang cukup besar akan terjadi “senjata makan tuan”, dan bila diberikan kepada swasta di khawatirkan mereka akan menjadi kuat dan membentuk negara di dalam negara.”⁴

Selain penolakan ada pula persetujuan mengenai pembangunan jalur rel kereta api salah satunya H.J. Lion menganjurkan kepada swasta untuk membangun jalan rel, dan atas anjuran itu beberapa pengusaha transportasi Belanda mengajukan permohonan kepada pemerintah untuk mendapatkan konsesi.

Seusai pembuatan jalur rel Kemijen-Tanggung, pembangunan jalur-jalur rel kereta api dilanjutkan lagi sampai ke wilayah-wilayah *Vorstenlanden*⁵. Kebijakan ekonomi liberal yang diterapkan pemerintahan Hindia Belanda pada

³ *Ibid.*,hlm. 31

⁴ Gani, *Kereta Api Indonesia*, (Jakarta: P.T. Jayakarta Agung Offset dan Departemen Penerangan RI, 1978). hlm. 21.

⁵ *Vorstenlanden* adalah wilayah-wilayah yang menjadi kekuasaan Kasultan Ngayogyakarta, Kadipaten Pakualaman, Kadipaten Mangkunegaran dan Kasunanan Surakarta.

tahun 1870 membuat Indonesia dinyatakan terbuka bagi para penanam modal asing. Eksplorasi dilakukan oleh para penanam modal, sementara pemerintah hanya dapat memberikan keamanan, fasilitas dan prasarana umum untuk menjamin pertumbuhan dan perkembangan usaha swasta.⁶ Para pengusaha yang mengontrak tanah-tanah perkebunan sangat memerlukan jasa angkutan kereta api, serta bersedia membayar uang muka untuk muatan yang akan diangkutnya.⁷

Setelah mendapat persetujuan dari dewan pemerintahan Kolonial yang berada di Batavia dan Ratu Wilhelmia, dengan pertimbangan adanya jalur kereta di Pulau Jawa akan mendatangkan keuntungan yang sangat besar bagi Hindia Belanda. Maka sejak 1870 perusahaan kereta api mulai berkembang di Indonesia. Perusahaan pertama milik pemerintah Belanda adalah *Nederlandsch Indische Spoor Maatschappij* (NISM) yang menghubungkan Kemijen-Tanggung dengan jarak 25km. Perusahaan ini di pimpin oleh Ir. J.P. de Bordes. Jalur kereta api ini menghubungkan perkebunan dan pertanian di wilayah sekitar Kemijen-Tanggung dan jalur Batavia-Buitenzorg.⁸ Setelah NISM diberikan konsesi atau izin yang berisi:

1. Jalur Batavia-Buitenzorg, mempunyai nilai ekonomi yang cukup tinggi, karena berkaitan dengan pengangkutan hasil produksi komoditi ekspor seperti

⁶ Bambang Sulistyo, *Pemogokan Buruh Sebuah Kajian Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1995), hlm. 9-10.

⁷ Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, (Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api, 1992), Hlm.3

⁸ Gani, *op.cit.*,hlm. 22

kopi, teh, kina, dan beras dari wilayah-wilayah pedalaman di sekitar Buitenzorg dan Priangan.

2. Buitenzorg menjadi tempat kedudukan Gubernur Jenderal dan pusat administrasi pemerintahan.

Berdasarkan konsesi tersebut NISM diberi izin untuk membangung jalur kereta api di wilayah Jawa bagian Barat, jalur Batavia-Buitenzorg pun akhirnya dipilih pertama untuk pembuatan jalur kereta api.

Dalam hal ini pemeritah juga memberikan bantuan modal berupa pinjaman tanpa bunga. Pinjaman tersebut berhasil dilunasi oleh NISM pada 1891. Untuk pembangunan rel kereta jalur Buitenzorg-Batavia didatangkan kuli-kuli dari Jawa, dan Sunda dengan upah berkisar antara f.0.25-f.0.40.17 per hari. Jika kuli tersebut berasal dari etnis Cina, maka mereka akan mendapat upah antara f. 0.20-f.1,- Sementara *mandornya* mendapat upah f.0.75. Meskipun pada awalnya pembangunan jalur kereta api dilakukan oleh pihak swasta, berdasarkan konsesi yang diberikan oleh pemerintah, namun dalam pelaksanaannya pemerintah juga ikut ambil bagian dalam pembangunan pada bagian-bagian tertentu saja seperti para ahli yang di datangkan oleh pihak pemerintah dari Belanda untuk menyelesaikan beberapa tugas seperti perhitungan pembangunan jalur yang melalui bukit.

Saat perusahaan NISM berada dalam keadaan kekurangan biaya, pemerintah Hindia-Belanda akhirnya mengulurkan tangan dan memberikan bantuan dana kepada NISM pada tahun 1871 yang digunakan untuk membangun

beberapa jalur kereta api NISM.⁹ Jalur-jalur kereta api yang di buat pada tahap pertama menghubungkan antara daerah-daerah penghasil ekspor dengan pelabuhan. Selain membuat jalur Kemijen-Tanggung NISM juga membangun jalur rel kereta api antara Batavia hingga Buitenzorg pada tahun 1872 dan selesai pada tahun 1873.

Karesidenan Buitenzorg dipilih sebagai akhir stasiun karena pada saat NISM akan memperluas jalur kereta api hingga Parahyangan, perusahaan tersebut mengalami kebangkrutan, dan pada akhirnya proyek perluasan jalur hingga Parahyangan di terusakan oleh perusahaan SS, perusahaan kereta milik pemerintah kolonial Belanda.

B. Rumusan Masalah

1. Mengapa dibangun jalur Batavia-Buitenzorg?
2. Bagaimana pembangunan dan perkembangan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg ?
3. Apa dampak jalur kereta api bagi masyarakat Batavia?

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Khusus:
 - a. Mengetahui alasan-alasan dibangunnya jalur kereta api Batavia-Buitenzorg,
 - b. Mengetahui pembangunan dan perkembangan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg

⁹ Tim Telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm. 32

- c. Mengetahui dampak dari adanya jalur kereta api, terhadap masyarakat Batavia dan Buitenzorg
2. Tujuan Umum:
- Sebagai sarana untuk melatih penerapan metode penelitian sejarah dan historiografi yang telah diperoleh selama masa perkuliahan.
 - Meningkatkan kemampuan berfikir kritis, logis, sistematis, analitis, serta objektif sesuai dengan metodologi dalam mengkaji proses terjadinya suatu peristiwa sehingga dapat memahami segala nilai yang terkandung di dalamnya.
 - Menambah pengetahuan di bidang sejarah mengenai Perkembangan transportasi darat terutama sejarah akan transportasi kereta api.
- D. Manfaat Penelitian**
- Untuk Pembaca
 - Memperoleh gambaran tentang sejarah kondisi umum Batavia pada saat dan sebelum perkembangan transportasi darat mulai masuk di wilayah Batavia.
 - Dapat menilai secara kritis tentang perkembangan sosial dan ekonomi masyarakat Buitenzorg dan Batavia
 - Mengetahui dan memperkaya khasanah serta wawasan pembaca tentang perkembangan kereta api di Batavia
 - Untuk Penulis
 - Sebagai tolak ukur kemampuan penulisan dalam meneliti sejarah dan penulis dapat memperluas cakrawala berfikir secara komprehensif

serta menambah pemahaman berbagai ilmu yang terkait di dalamnya tentang perkembangan sosial ekonomi masyarakat sekitar pejalur rel kereta Batavia sampai Buitenzorg masa kolonial Belanda.

- b. Melatih kemampuan peneliti dan merekonstruksi sebuah peristiwa sejarah yang bersikap objektif sehingga menarik untuk dibaca.
- c. Memberikan suatu inspirasi dari sejarah bahwa dengan adanya semangat dan niat maka hambatan apapun akan dapat dilewati.

E. Kajian Pustaka

Kajian pustaka merupakan telaah terhadap pustaka atau literatur yang menjadi landasan pemikiran dalam penelitian.¹⁰ Kajian pustaka sangatlah diperlukan dalam sebuah penelitian. Ini dikarenakan dapat menambah informasi dan data-data yang dibutuhkan dalam proses penulisan.¹¹

Dalam buku *Jakarta: Sejarah 400 Tahun*, oleh Susan Blackburn menyebutkan keadaan kota Batavia sekitar tahun 1870, penduduk Batavia semakin beragam, bahkan hampir seluruh suku bangsa dari seluruh kepulauan di Indonesia ada di Batavia. Demikian pula dengan imigran-imigran dari luar negeri, sehingga jumlah pendatang menjadi lebih banyak dibandingkan dengan

¹⁰ Tim Prodi Ilmu Sejarah. *Pedoman Tugas Akhir Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Prodi Ilmu Sejarah UNY. 2013). hlm.6.

¹¹ Suhartono W. Pranoto, *Teori dan Metodelogi Sejarah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu. 2010). hlm. 156.

jumlah penduduk asli.¹² Juga karangan dari Jean Gelman Taylor yang berjudul *Kehidupan Sosial Di Batavia*, yang menjelaskan tentang bagaimana kehidupan masyarakat orang Eropa dan Eurasia terutama masyarakat kolonial Belanda di wilayah Asia terutama Indonesia. pada buku ini juga menjelaskan populasi masyarakat kolonial serta perkembangan dan interaksi masyarakat kolonial dengan penduduk pribumi Batavia pada abad ke-18 dan 19.

Pemasangan jaringan jalan kereta api bahkan telah dibuat sebelum penggalian pelabuhan baru.¹³ Rupa-rupanya pemasangan jaringan kereta api Batavia-Buitenzorg merupakan persiapan dalam rangka menghadapi pembukaan pelabuhan baru Tandjoeng Priok tersebut.¹⁴

Pada buku *Batavia: Masyarakat Kolonial Abad XVII* karya Handrik E. Niemeijer menyebutkan, pada kota Batavia sudah banyak penduduk yang datang dari berbagai suku dan bangsa yang datang ke kota Batavia. Mayoritas penduduk yang datang ke kota Batavia memiliki tujuan untuk berdagang di sekitar pelabuhan Sunda Kelapa dan pelabuhan Tanjung Priok.

Dalam buku *Sejarah Bogor* karya Saleh Danasasmita menyebutkan geografis Karesidenan Buitenzorg berada di dataran yang cukup tinggi dan diapit oleh beberapa pegunungan, serta berbatasan dengan wilayah-wilayah di

¹² Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah, *Sejarah Daerah DKI Jakarta*, (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Proyek Penerbitan Buku Bacaan dan Sastra Indonesia dan Daerah. 1978). hlm. 86.

¹³ Pelabuhan baru yang dimaksud adalah pelabuhan Tanjung Priok, sebelumnya pemerintah Hindia-Belanda menggunakan pelabuhan Sunda Kelapa sebagai pelabuhan utama Batavia.

¹⁴ Suhartono W. Pranoto, *op.cit*, hlm. 101

sekitarnya antara lain, di sebelah barat berbatasan dengan wilayah Banten dan Tanggerang, di sebelah timur berbatasan dengan wilayah Karawang dan Bekasi, di sebelah tenggara berbatasan dengan Kabupaten Cianjur, disebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Sukabumi dan di sebelah utara berbatasan dengan Karesidenan Batavia.¹⁵

Dalam buku *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I* ini, penulis mendapat gambaran tentang gagasan awal adanya pembuatan jalur kereta api di Indonesia secara umum. Buku ini dapat dijadikan sumber acuan untuk mengkaji bagaimana awal mula, gagasan, serta pembangunan jalur kereta api oleh pemerintah Kolonial Hindia-Belanda yang dilakukan oleh pihak swasta yakni NISM. Selain itu, buku ini juga menguraikan pembangunan sarana dan prasarana penunjang adanya transportasi kereta api. Buku ini membantu penulis menguraikan jalur kereta api yang menghubungkan Batavia-Buitenzorg.

Adanya jaringan kereta api Batavia-Buitenzorg juga menimbulkan dampak pada kehidupan sosial maupun ekonomi masyarakat Batavia serta beberapa wilayah di sekitar Batavia. Pada karya Sri Retna Astuti, mengatakan bahwa adanya stasiun serta pemberhentian kereta api telah memberikan aktivitas ekonomi masyarakat sekitar. Munculnya pedagang asongan yang menjajakan serta munculnya pasar-pasar yang berada di dekat stasiun telah memberikan dampak ekonomi pada masyarakat sekitar stasiun maupun pemberhentian kereta api.

Berdasarkan sumber buku Tim Telaga Bakti Nusantara, *Kereta Api Indonesia*, (Jakarta: Departemen Penerangan Republik Indonesia. 1972.) dari

¹⁵ Saleh Danasasmita, *Sejarah Bogor*, (Bogor: Pemkab Kota Bogor, 1984). hlm. 2

pihak pemilik modal mengusulkan untuk mengikuti model perkembangan yang ada di Eropa dengan cara membangun jalur perlintasan kereta api untuk mengangkut hasil pertanian dan perkebunan.¹⁶ Hal ini dianggap cara yang paling efektif oleh para pemilik modal asing dalam mengangkut hasil pertanian yang ada di Jawa untuk segera dikirimkan melalui pelabuhan terdekat dan siap untuk di ekspor ke Eropa. Pada buku ini juga menjelaskan Alasan mengapa NISM membangun jalur kereta api Batavia-Buitenzorg karena untuk mempercepat pengiriman hasil produksi dari wilayah Buitenzorg menuju pelabuhan yang berada di Batavia. Dimana banyak sekali perkebunan asing milik pemerintah ataupun milik swasta yang terdapat di Buitenzorg. Selain itu di Karesidenan Buitenzorg terdapat pula Kebun Raya Bogor yang merupakan tempat penelitian bagi pemerintah Belanda dan terdapat beberapa pegawai dari Belanda yang bekerja di Kebun Raya Bogor namun bertempat tinggal di Batavia.

Pada awal pembangunan jalur Batavia hingga Buitenzorg ini terdapat usulan agar jalur kereta tersebut dibangun dengan biaya dari pemerintah Belanda, namun mengingat kondisi keuangan pemerintah Belanda yang belum cukup kuat akhirnya pembangunan itu di ambil alih oleh perusahaan swasta yaitu NISM. Pembangunan jalur rel kereta api dilakukan secara bertahap, maka pengoperasiannya pun diberlakukan secara bertahap.

Jalur pertama dibuka pada September 1871 dengan rute Pasar Ikan-Jakarta Kota-Stasiun Gambir (*Koningsplein*) sejauh 9 km dengan 14 gerbong. Pada 16 Juni 1872 dijalankan kereta api jalur Gambir – Jatinegara (*Meester Cornelis*),

¹⁶ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: Asosiasi Perkeretaapian Indonesia, 1997), hlm. 18.

kemudian pada 31 Januari 1873 dibuka Jatinegara–Bogor. Sejak itu jalur Jakarta–Bogor dioperasikan dan berlaku untuk masyarakat umum.¹⁷

Jalur Batavia hingga Buitenzorg terbilang jalur kereta yang cukup rawan, khususnya rawan terhadap perlawanan tuan-tuan tanah. Jalur kereta Batavia–Buitenzorg akhirnya diperpanjang ke daerah Parahyangan atau yang saat ini biasa disebut dengan Bandung, akan tetapi pembangunan jalur rel lanjutan hingga Parahyangan tersebut tidak dilakukan oleh perusahaan NISM, tetapi diambil alih oleh *Staatsspoorwegen* (SS) perusahaan kereta api milik pemerintah Belanda, karena perusahaan NISM mengalami kebangkrutan pada saat itu.

Stasiun-stasiun pemberhentian yang dibangun oleh perusahaan NISM dibangun dengan cepat. Pembukaannya dilakukan berturut-turut pada tahun 1871 untuk petak jalan Jakarta-Gambir, tanggal 16 Juni 1872 untuk petak jalan Gambir-Jatinegara dan pada tanggal 31 Januari 1873 untuk petak jalan Jatinegara-Buitenzorg.¹⁸ Hingga Jepang datang ke Indonesia jalur kereta api yang biasanya pada pemerintahan Belanda digunakan untuk mengangkut hasil bumi dan menjadi sarana transportasi masyarakat, berubah menjadi sarana pengangkut tentara-tentara pemerintah Hindia-Belanda ke wilayah perang.

Selanjutnya buku *Nusa Jawa: Silang Budaya Jilid I* yang ditulis oleh Dennys Lombard bahwa proses historis “revolusi” pengolahan besi patut ditelaah lebih mendalam. Pemerintah kolonial memperkenalkan dengan sebutan revolusi alat angkut yang terjadi pada awal abad ke-19 karena usaha penjajah untuk

¹⁷ Tim Telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm 57-58.

¹⁸ Imam Subarkah, *Jalan Kereta Api*, (Bandung: Idhea Dharma. 1981). hlm. 17.

mengembangkannya. Kedua revolusi ini sangat berkaitan erat, karena penebasan hutan berjalan sejalar dengan kemajuan jaringan jalan, kemudian jaringan rel.¹⁹ Perilaku seperti ini terus menerus mendorong lebih lanjut proses pembangunan jalan rel kereta api dan mempercepat pembukaan lahan (karena akan kebutuhan bantalan rel), memudahkan percampuran dan memungkinkan gerak gagasan-gagasan baru dari kota ke desa yang menggoyahkan mentalitas lama kaum petani. Yang awalnya selalu mengandalkan dokar atau kereta kuda untuk bepergian dari desa ke kota. Pendapat Dennys Lombard dapat disimpulkan bahwa penambahan dan perluasan jalan raya maupun jalan rel kereta api menyebabkan arus pengangkutan semakin ramai, di samping itu pengembangan perkebunan dan komersialisasi produk-produk kolonial.

F. Historiografi Yang Relevan

Tugas sejarawan adalah merekonstruksi peristiwa sejarah.²⁰ Karya sejarah akan lebih jelas dan bermakna untuk diteliti apabila mengungkapkan historiografi yang relevan dalam tahap penelitiannya. Historiografi yang relevan digunakan untuk bahan perbandingan penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian yang sudah ada sebelumnya sebagai penegasan bahwa karya yang akan ditulis adalah murni tulisan sendiri bukan hasil meniru dari penelitian yang sudah ada sebelumnya.

¹⁹ Dennys Lombard, *Nusa Jawa Silang Budaya Kajian Sejarah Terpadu I*, (Jakarta Gramedia Pustaka, 2008). hlm. 134.

²⁰ Kuntowijoyo, *Penulisan Sejarah: Historial Explanation*, (Yogyakarta; Tiara Wacana. 2008). hlm. 99.

Skripsi mahasiswa UGM Asep Taufiqqurohman, Kereta Api Jalur Rancaekek-Tanjung sari dan Pengaruhnya terhadap masyarakat Tanjungsari Kabupaten Sumedang 1918-1943. Skripsi ini membahas tentang pengaruh kereta api terhadap masyarakat Sumedang pada sosial dan ekonomi setempat.

Hal yang membedakan karya tersebut dengan karya penulis nantinya adalah perbedaan wilayah dan juga jalur kereta api yang dibahas, yakni jalur Batavia-Buitenzorg serta melihat dampak yang ditimbulkan dari adanya jalur kereta api apakah sama atau berbeda. Perbedaan lain yang membedakan karya dari penulis adalah jangka waktu yang digunakan. Penulis menggunakan batasan waktu dari 1872-1913.

M. Bima Taofiq, *Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Magelang Tahun 1898-1942*, tulisan ini membahas tentang perkembangan transportasi kereta api di daerah Magelang pada tahun 1898-1942. Di karya tulisnya, juga membahas mengenai perkembangan kondisi Magelang secara umum. Serta dampak yang di timbulkan dari adanya jalur kereta api di wilayah Magelang.

Karya Eko Ashari, *Jalur Kereta Api Yogyakarta-Srandakan: Kajian tentang Perkembangan dan Pengaruhnya Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Srandakan Tahun 1895-1930*. Skripsi Ilmu sejarah UNY, tulisan ini membahas mengenai pembangunan stasiun kereta api di distrik Srandakan yang terletak di Karesidenan Yogyakarta. Perbandingan dengan karya tulis yang penulis kerjakan ada pada wilayah jalur kereta api yang akan di bahas dan pada tahun pembahasannya.

Yoga Budhi Sulistyo, *Perkembangan Perkeretaapian Di Temanggung: Kajian Sosial dan Ekonomi Tahun 1901-1930*. Skripsi Ilmu Sejarah UNY, tulisan ini menggambarkan tentang perkembangan perkeretaapian di Temanggung, dimana betapa pentingnya moda kereta api pada wilayah Temanggung yang merupakan wilayah pegunungan dan banyak memiliki perkebunan-perkebunan yang cukup produktif milik pemerintah maupun pengusaha swasta Belanda. Dimana keadaan moda kereta api juga menghemat waktu dan biaya bagi para pemilik lahan perkebunan.

Yustriati, *Perkembangan Transportasi Kereta Api Yogyakarta-Semarang 1864-1930*, skripsi Ilmu Sejarah UNY Skripsi ini memaparkan mengenai jalur kereta api Yogyakarta-Semarang serta pengaruhnya terhadap masyarakat sekitar, selain itu pada tulisan ini dibahas pula perkembangan Yogyakarta maupun Semarang sebelum dan setelah adanya kereta api. Perbedaan dari karya ini dengan karya penulis adalah wilayah dan juga jalur kereta api yang di bahas. Perbandingan dengan karya tulis yang saya kerjakan ada pada wilayah jalur kereta api yang akan di bahas dan tahun pembahasannya.

G. Metode Penelitian

Penelitian yang akan dilakukan dalam skripsi ini menggunakan metode penelitian historis. Metode historis merupakan salah satu penyelidikan mengaplikasi metode pemecahan yang ilmiah dari perspektif historis suatu masalah. Metode penelitian skripsi ini meliputi:

- a. Heuristik

Heuristik merupakan pemilihan sesuatu subjek dan pengumpulan informasi mengenai subjek. Kegiatan ini ditujukan untuk menemukan serta mengumpulkan jejak-jejak dari peristiwa sejarah yang sebenarnya mencerminkan berbagai aspek aktivitas manusia masa lampau. Tujuannya agar kerangka pemahaman yang didapatkan berdasarkan sumber-sumber yang relevan untuk dapat disusun secara jelas, lengkap dan menyeluruh. Sumber yang digunakan dalam penulisan ini adalah sumber primer dan sekunder.

1. Sumber Primer

Sumber primer adalah kesaksian dari pada seorang saksi dengan mata kepala sendiri atau saksi dengan panca indera yang lain, atau dengan alat mekanis seperti diktafon, yakni orang atau alat yang hadir pada peristiwa yang diceritakanya. Sumber tersebut dapat dibagi menjadi dua yakni, tertulis dan tidak tertulis. Sumber tertulis misalnya, dokumen-dokumen, dan sumber tidak tertulis misalnya artefak.

Arsip

PERPUSNAS, Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij Lijn Batavia-Buitenzorg Verzameling van de Bizzondere Bepalingen op het Vervoer Met De Klassificatie Tarieven ENZ. (uitg. 16 October. 1889)

PERPUSNAS, Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij Lijn Batavia-Buitenzorg Verzameling van de Bizzondere Bepalingen op het Vervoer Met De Klassificatie Tarieven ENZ: Tarief Voor Het Vervoer Bagage. (uitg. 16 October. 1889)

2. Sumber Sekunder

Sumber sekunder yaitu kesaksian daripada siapapaun yang bukan merupakan saksi pandangan-maya, yaitu saksi yang tidak hadir dalam peristiwa tersebut. Sumber sekunder merupakan sumber yang berasal dari buku, catatan

benda, dan narasumber kerabat dekat pelaku utama atau saksi sejarah. Usaha pencarian sumber sekunder yang cukup berkaitan dengan penelitian dilakukan di Perpustakaan Pusat Universitas Negeri Yogyakarta, Laboratorium Sejarah, Perpustakaan Kolese St, Ignatius. Beberapa di antaranya:

Eddy Supangkat, *Mimpi Naik Kereta*, Yogyakarta: Kanisius, 2006.

Gani, *Kereta Api Indonesia*, Jakarta: P.T. Jayakarta Agung Offset dan Departemen Penerangan RI, 1978.

Imam Subarkah, *Jalan Kereta Api*, Bandung: Idhea Dharma. 1981.

Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api, 1992.

Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah, *Sejarah Daerah DKI Jakarta*, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Proyek penerbitan Buku Bacaan dan Sastra Indonesia dan Daerah. 1978.

Rieza Dienaputra, *Antara Priangan dan Buitenzorg: Sejarah Cikal Bakal Cianjur dan Perkembangan Hingga 1942*. Bandung: Prolitera. 2004.

Ricklefs M.C, *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*, Jakarta: Serambi. 2005.

Tim Telaga Bakti Nusantara, *Kereta Api Indonesia*, Jakarta:Departemen Penerangan Republik Indonesia. 1972.

b. Kritik

Kritik sumber atau verifikasi merupakan suatu pengujian sumber dan menganalisis secara kritis mengenai keotentikan sumber-sumber yang telah dikumpulkan. Kritik sumber ada dua macam yaitu, otentitas atau keabsahan sumber atau kritik ekstern dan kredibilitas yang dipercayai atau kritik intern.²¹

Kritik sumber ekstern merupakan kritik sumber sejarah dari luar, misalnya mengenai keaslian dari kertas yang dipakai, ejaan, tinta, gaya tulisan, dan semua penampilan luarnya untuk mengetahui keontentikannya. Kritik sumber intern yaitu

²¹ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*,(Yogyakarta: Bentang, 1995). hlm. 99.

penilaian atau pengujian sumber sejarah dari isi sumber dokumen tersebut, sehingga sumber tersebut dapat dianalisis berdasarkan isinya. Kritik sumber diperlukan dalam sebuah penelitian sejarah karena semakin kritis dalam menilai sumber sejarah, maka akan semakin otentik penelitian sejarah yang dilakukan.

c. Interpretasi

Interpretasi yaitu merangkai fakta-fakta sejarah yang telah ditemukan dan ditetapkan melalui kritik sumber ekstern maupun intern agar menjadi sebuah makna yang saling berhubungan. Fakta-fakta tersebut dirangkai, dikaitkan dengan fakta lain, agar terlihat sebagai rangkaian fakta yang masuk akal, dan menunjukkan sebuah arti dan kecocokan satu sama lainnya.

d. Historiografi

Historiografi yaitu penyampaian sintesis yang diperoleh melalui penelitian. Setelah melakukan analisis data akan menghasilkan sintesis hasil penelitian yang diwujudkan dalam bentuk karya tulis sejarah. Tahap ini merupakan tahap terakhir bagi penulis untuk menyajikan fakta ke dalam bentuk tulisan sejarah. Dalam proses interpretasi penulis harus berusaha mencapai pengertian faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya peristiwa. Selain itu pada proses ini, penulis sering kali diwarnai oleh subjektifitas. Seharusnya sebagai calon sejarawan harus mampu menempatkan diri pada posisi yang netral.

H. Pendekatan Penelitian

Permasalahan inti dari metodologi dalam ilmu sejarah adalah masalah pendekatan (*approach*).²² Proses rekonstruksi sejarah atau penggambaran mengenai suatu peristiwa sejarah sangat tergantung pada pendekatan yang dilakukan dalam penelitian. Berikut beberapa pendekatan yang digunakan dalam penulisan ini, di antaranya:

1. Pendekatan Sosiologi

Berangkat dari sejarah sosial yang mengkaji sejarah masyarakat atau kemasyarakatan. Begitu juga sosiologi digunakan untuk mengetahui kondisi budaya yang ada di masyarakat. Pendekatan sosiologis adalah pendekataan yang lebih cenderung memeringkan peranan dan faktor sosiologis dalam menjelaskan peristiwa masa lalu.²³ Pendekatan sosiologis berguna untuk mengetahui konflik kepentingan dalam masyarakat, serta perubahan sosial yang terjadi.

Sering kali sejarah dengan sosiologi digabungkan untuk mengetahui struktur sosial, jaringan interaksi, struktur organisasi, pola kelakuan dan sebagainya. Hal ini yang kemudian melatarbelakangi untuk mencari perbedaan pada setiap stasiun pemberhentian kereta api terutama yang ada di Batavia-dan Buitenzorg. Kultur setempat dengan masuknya teknologi Barat yang lambat laun mengubah gaya hidup masyarakat. Pendekatan sosiologis akan membantu mengungkapkan unsur-unsur sosial, sistem politik, jaringan interaksi, struktur organisasi, dan

²² Sartono kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodelogi Sejarah*, (Jakarta: Gramedia, 1983). hlm. 4.

²³ Soejono Soekamto, *Sosiologi: Suatu Pengantar*, (Jakarta: Rajawali, 1983), hlm. 469.

pola kelakuan.²⁴ Teori yang digunakan adalah teori interaksional dari Max Webber, teori ini menjelaskan bagaimana interaksi dan komunikasi antar individu maupun kelompok menggunakan simbol-simbol. Simbol ini dapat berupa alat komunikasi atau pun berupa alat transportasi. Semakin baiknya transportasi suatu daerah membawa arus informasi dari suatu daerah ke daerah lain.

2. Pendekatan Ekonomi

Pendekatan ekonomi adalah pendekatan yang mengaitkan pandangan sejarah dari kejadian dan keadaan ekonomi serta memberikan gambaran tentang ekonomi masyarakat dalam perkembangan dari dahulu sampai sekarang.²⁵ Tahap pertumbuhan ekonomi sebagaimana di kemukakan Rostow dalam *The stages of Economic Growth* yang menggunakan produktivitas sebagai tahapan. Secara kasar pendekatan Rostow menyebutkan masyarakat tradisional hanya disebut sebagai masyarakat tradisional tanpa melihat kompleksitas dari masyarakat tradisional itu sendiri. Dikemukakan ada tiga sistem ekonomi berdasarkan tradisi, perintah dan pasar. Peranan utama pada tingkat ekonomi sebenarnya di pegang oleh pemerintah dan pemilik modal (pihak swasta), namun dalam masyarakat bawah juga terjadi kehidupan ekonomi kelas bawah yang sesungguhnya menggerakkan ekonomi diatasnya. Karena pada dasarnya pembangunan jalur kereta dan stasiun di daerah-daerah terpencil memberikan pemasukan lebih

²⁴ Sartono Kartodirjo, Pendekatan Ilmu-Ilmu Sosial dalam Metode Sejarah, (Jakarta:Gramedia, 1992), hlm. 44.

²⁵ Dwi Narwoko & Bagong Suyanto, *Sosiologi Teks Pengantar dan Terapan*, (Jakarta: Prenada Media, 2004).hlm. 87.

banyak bagi pemerintah, disamping pengguna utamanya adalah perusahaan perkebunan dan pabrik.

I. Sitematika Pembahasan

Skripsi yang berjudul Pengaruh Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg Terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Batavia tahun 1872-1913, terdiri dari lima bab pembahasan, setiap bab akan dijelaskan garis besar isi dan masing-masing bab. Berikut sistematika pembahasan:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat dari penelitian ini, serta sistematika pembahasan yang menjabarkan ringkasan dari bab yang akan disajikan dalam skripsi ini.

BAB II DIBANGUNNYA JALUR KERETA API BATAVIA-BUITENZORG

Di bab ke dua ini akan menjelaskan tentang Batavia secara umum, mengenai kondisi sosial ekonomi, kondisi budaya, populasi penduduk kolonial dengan penduduk lokal, interaksi penduduk kolonial dengan penduduk lokal, dan kondisi geografi wilayah masyarakat Batavia sebelum adanya jalur kereta api, terutama pada wilayah-wilayah yang dilalui jalur kereta api pada saat itu.

BAB III PEMBANGUNAN DAN PERKEMBANGAN JALUR KERETA API BATAVIA

Pada bab yang ke tiga akan menjelaskan secara lebih jauh mengenai awal mula pembangunan dan perkembangan jalur kereta api Batavia- Buitenzorg milik perusahaan NISM. Bagaimana kereta api mulai berada di Jawa. Alasan mengapa

di bangun jalur kereta api Batavia-Buitenzorg. Bagaimana kondisi wilayah yang dilalui jalur kereta api Batavia-Buitenzorg sebelum dan sesudah.

BAB IV DAMPAK ADANYA JALUR KERETA API DI WILAYAH BATAVIA

Di bab ke empat akan menerangkan dampak sosial dan ekonomi yang ditimbulkan dari pembangunan jalur kereta api di wilayah Batavia dan Buitenzorg terutama bagi masyarakat sekitar Batavia, pemerintah Kolonial, dan Pihak dari NISM.

BAB V KESIMPULAN

Pada bab yang terakhir ini akan memberikan kesimpulan dari rangkaian penjabaran pada bab-bab sebelumnya serta jawaban dari rumusan masalah yang dikemukakan di awal penulisan.

