

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Selesainya Perang Jawa tahun 1830, menjadi awal dimulainya usaha mengembalikan kas negara yang kosong karena perang. Akhirnya, muncul sebuah gagasan pelaksanaan kebijakan pertanian yang disebut dengan *cultuurstelsel* atas usul Gubernur Jendral Johanes Van den Bosch.¹ Selain itu, mulai terbukanya Hindia Belanda bagi swasta asing berakibat munculnya perkebunan-perkebunan swasta di Jawa maupun daerah-daerah luar Jawa. Selama masa ini modal swasta dari Belanda dan negara-negara Eropa lainnya telah mendirikan berbagai perkebunan kopi, teh, gula, dan kina yang besar di Pulau Jawa dan Sumatera.² Hasil dari usaha-usaha di atas dengan cepat menutupi kas Belanda yang habis, bahkan Belanda mengalami surplus. Maraknya pertumbuhan daerah perkebunan serta kendala di bidang transportasi mengakibatkan munculnya keinginan untuk membangun jalur kereta api.

Pembangunan jalan kereta api dan eksploitasi harus ada pemberian ijin dari pemerintah kolonial Belanda. Pada awalnya usulan permohonan ijin itu diajukan oleh W. Poolman, A. Fraser, dan E. H. Kol. Mereka mengajukan permohonan konsesi bagi pemasangan dan perusahaan jalan rel dari Semarang ke Surakarta

¹Vincent J.H. Houben, *Keraton dan Kompeni: Surakarta dan Yogyakarta 1830-1870*, (Yogyakarta: Benteng Budaya, 2002), hlm. 524.

²Daliman, *Sejarah Indonesia Abad 19- Awal Abad 20*, (Yogyakarta : UNY, 2001), hlm. 47.

dan Yogyakarta. Surakarta dan Yogyakarta waktu itu disebut *Vorstenlanden*, yaitu daerah yang dikuasai raja-raja. Mereka berani mengajukan permohonan itu atas dasar pertimbangan bahwa wilayah yang akan dilalui oleh jalan rel itu, yaitu daerah-daerah Semarang, Surakarta, dan Yogyakarta merupakan daerah penghasil barang ekspor yang kaya, seperti kayu, tembakau, gula. Barang-barang itu perlu diangkut ke pelabuhan Semarang. Ijin itu diberikan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda setelah mendengar pendapat dari daerah-daerah yang berkepentingan.³

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai dari pembangunan rel pertama Semarang-Tanggung pada tanggal 17 juni 1864 di desa Kemijen Semarang. Pembangunan jalur kereta api ini diprakarsai oleh perusahaan swasta yaitu *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS). Wilayah pemberian konsesi pun awalnya terbatas pada sekitar Semarang-Surakarta-Yogyakarta. Karena menurut pertimbangan militer rencana itu cukup strategis yaitu untuk mendukung pergerakan tentara kolonial Belanda. Hal itu menjadi penting apabila terjadi pemberontakan kembali di wilayah kerajaan Surakarta dan Yogyakarta seperti pemberontakan Pangeran Diponegoro, maka dengan mudah pemerintah kolonial menggerakkan pasukan dari Semarang dan Ambarawa.

Pada tahun 1872 jalur kereta api sudah sampai di Yogyakarta, dengan stasiun Lempuyangan sebagai tempat pemberhentian kereta api. Stasiun ini diresmikan pada tanggal 2 Maret 1872 oleh Pemerintah Hindia Belanda. Peresmian stasiun ini sekaligus menandakan masuknya kereta api pertama kali di kota Yogyakarta. Hal

³Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: CV Angkasa, 1997), hlm. 53.

tersebut menunjukkan bahwa stasiun Lempuyangan adalah stasiun kereta api yang paling tua di kota Yogyakarta. 15 tahun kemudian disusul dengan diresmikannya Stasiun Tugu oleh perusahaan kereta api milik negara Belanda, *Staatsspoor-en Tramwegen* (SS) pada 12 Mei 1887.⁴

Pembangunan transportasi kereta api mengakibatkan pertumbuhan ekonomi di wilayah Yogyakarta mengalami peningkatan. Yogyakarta sebagai daerah subur dan salah satu penghasil tanaman komoditi mendapat perhatian khusus dari pemerintah kolonial. Kemunculan jalur kereta api di Yogyakarta tumbuh bersamaan dengan semakin meningkatnya usaha sewa menyewa tanah lungguh pada masa pemerintahan Sultan Hamengkubuwana VII. Tanah-tanah tersebut disewakan untuk menanam komoditas ekspor yang laku di pasaran dunia, seperti tembakau, kopi, nila, serta primadona ekspor wilayah ini, yaitu tebu.⁵

Dalam pembangunan dan perkembangan jalur kereta api di pulau Jawa, setiap perusahaan kereta api juga membangun sebuah tempat perbaikan untuk merawat lokomotif dan gerbong serta sebagai gudang dari perusahaan kereta api tersebut. Tempat perbaikan kereta api dapat berupa depo maupun Bengkel Kereta Api. NIS membangun bengkel lokomotif pertama mereka di daerah Pengapon, Semarang, berdekatan dengan stasiun Samarang NIS. Lokasi Pengapon ini sering disebut juga sebagai *Spoorland*, karena begitu banyaknya jalur rel-rel serta rangkaian kereta api sehingga nampak seperti pulau kereta api. Pada awalnya NIS membangun bengkel

⁴Ballegoijen de Jong, Michiel van, *Spoorwegstations Op Java*, (Amsterdam:1997), hlm. 146.

⁵Susanto Zuhdi, *Cilacap 1830-1942: Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, (Jakarta: KPG, 2002), hlm. 44.

lokomotif di Pengapon sebagai sarana operasional saja, sehingga baik luas maupun lokasi tidak terlalu diperhitungkan.

Lima belas tahun setelah NIS berdiri di Hindia Belanda, perkeretaapian semakin berkembang dan Bengkel Kereta Api di Pengapon semakin lama tidak mampu menampung jumlah lokomotif yang semakin banyak. Akhirnya para dewan direksi NIS mencari lokasi yang tepat guna dibangun stasiun dan Bengkel Kereta Api yang baru, sehingga mampu menampung lokomotif dalam jumlah banyak. Para dewan direksi NIS pun akhirnya sepakat bahwa bengkel lokomotif akan dipindahkan dari Semarang menuju Yogyakarta. Lempuyangan yang pada waktu itu baru dibangun stasiun kereta api dan memiliki lahan yang cukup luas akhirnya dipilih.

Bengkel Kereta Api Pengok dibangun mulai tahun 1914 oleh NIS dengan nama *Centraal Werkplaats*, tugas pokoknya adalah melaksanakan perbaikan seluruh lokomotif milik NIS. *Centraal Werkplaats* ini merupakan bengkel induk dari perusahaan NIS tersebut. Bengkel Kereta Api Pengok ini berada di sebelah Timur Laut dari stasiun Lempuyangan Yogyakarta.

Di sekitar Bengkel Kereta Api ini, terdapat kampung permukiman penduduk yang tersebar merata di Jalan Mutiara. Kampung ini diberi nama Pengok yang berasal dari frasa bahasa Jawa *mempeng mbengok*. Namun versi lain menyebutkan bahwa Pengok berasal dari bunyi suling lokomotif uap pada saat itu, "*Ngook! ngook!*", sehingga kampung itu diberi nama Pengok. Selain itu, terdapat pula kampung yang erat hubungannya dengan Perkeretaapian, yakni Klitren, yang tidak jauh dari Pengok. Istilah klitren berasal dari bahasa Belanda *koelitrein* atau kuli

kereta api. Kuli kereta api ini bekerja di stasiun Lempuyangan serta Bengkel Kereta Api Pengok. Aset-aset di kampung itu sebagian besar masih dikuasai oleh kereta api Indonesia, dan disewakan untuk warga yang tinggal di situ.⁶

Dibangunnya Bengkel Kereta Api Pengok ini memberikan dampak yang positif terhadap berlangsungnya perkeretaapian NIS. Lokomotif uap yang sudah masuk tahun perawatan, yaitu setiap 5 tahun sekali milik NIS akan langsung dibawa ke Bengkel Kereta Api Pengok untuk diperbaiki. Dengan terjaminnya kondisi lokomotif uap selalu dalam keadaan baik, maka perjalanan kereta api menjadi lancar dan teratur serta semakin menimbulkan perubahan sosial ekonomi dan budaya masyarakat sekitar. Adanya Bengkel Kereta Api Pengok juga memberikan dampak kepada masyarakat sekitar dengan memberikan lapangan pekerjaan baru serta berdirinya kampung-kampung baru disekitar Bengkel Kereta Api Pengok.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana latar belakang berdirinya Bengkel Kereta Api Pengok Yogyakarta?
2. Bagaimana peran Bengkel Kereta Api Pengok pada masa Kolonial, Jepang dan Indonesia?
3. Bagaimana pengaruh Bengkel Kereta Api Pengok terhadap perkembangan masyarakat Yogyakarta?

C. Tujuan Penelitian

⁶Farouh Nugroho, *Laporan Kerja Praktek Lapangan Di Balai Yasa Yogyakarta*, (Yogyakarta: Sekolah Tinggi Teknologi Nasional, 1998), hlm. 6.

1. Tujuan Umum

- a. Sebagai sarana untuk menerapkan metode penelitian sejarah dan historiografi yang diperoleh saat perkuliahan
- b. Meningkatkan kemampuan daya pikir kritis, logis, sistematis, analitis, dan obyektif sesuai dengan metodologi penelitian sejarah.
- c. Menambah pengetahuan dan wawasan mengenai sejarah perkembangan kereta api dan Bengkel Kereta Api di kota Yogyakarta pada masa Kolonial hingga Indonesia merdeka.

2. Tujuan Khusus

- a. Mengetahui latar belakang pembangunan Bengkel Kereta Api Pengok Yogyakarta.
- b. Mengetahui peran penting Bengkel Kereta Api Pengok pada masa Kolonial hingga Kemerdekaan Indonesia.
- c. Mengetahui dampak dari Bengkel Kereta Api Pengok terhadap masyarakat sekitar Yogyakarta.

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Pembaca

- a. Memperoleh pemahaman baru tentang sejarah Bengkel Kereta Api Pengok.
- b. Menambah pengetahuan tentang peran Bengkel Kereta Api Pengok Yogyakarta pada masa Kolonial, Jepang, dan Indonesia.

- c. Dapat menilai secara kritis perkembangan sosial masyarakat sekitar setelah dibangunnya Bengkel Kereta Api Pengok di Yogyakarta.

2. Bagi Penulis

- a. Menjadi tolok ukur sejauh mana memahami dan menganalisa suatu peristiwa sejarah dengan materi yang diperoleh selama perkuliahan
- b. Menambah wawasan dalam melakukan penulisan tentang sejarah, khususnya dalam tema transportasi.
- c. Memperoleh gambaran yang lebih obyektif mengenai perkembangan Bengkel Kereta Api Pengok Yogyakarta sejak masa kolonial hingga Indonesia Merdeka.

E. Kajian Pustaka

Kajian pustaka merupakan pembahasan sumber-sumber pustaka atau literatur yang menjadi landasan pemikiran dalam penelitian.⁷ Kajian pustaka sangat diperlukan dalam sebuah penelitian. Hal ini dikarenakan dapat menambah informasi dan data-data yang dibutuhkan dalam proses penulisan. Selain itu juga digunakan untuk mengkaji pustaka terdahulu yang hampir sama dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini menggunakan beberapa buku sebagai sumber acuan sementara, diantaranya adalah:

Buku karya Tim Telaga Bakti Nusantara yang berjudul *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I dan Jilid II* yang diterbitkan oleh Angkasa Bandung. Buku ini

⁷Tim Prodi Ilmu Sejarah, *Pedoman Tugas Akhir Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Prodi Ilmu Sejarah UNY, 2013), hlm. 6.

banyak menggambarkan tentang sejarah perkembangan perkeretaapian di Indonesia. Pada jilid pertama pada buku ini membahas tentang politik kolonial dan perkembangan transportasi pada abad 19 serta bagaimana lahirnya perkeretaapian, pembangunan kereta api di Indonesia serta prasarana, sarana, operasi, kepegawaian dan keuangan. Buku ini mengetengahkan sejarah kereta api di Indonesia dengan latar belakang sejarah Indonesia.

Pada buku jilid ke 2 buku ini membahas kondisi perkeretaapian pada masa kemerdekaan. Dimulai dengan peran kereta api sebagai alat perjuangan pada permulaan revolusi kemerdekaan kita, hingga perjuangan kereta api Indonesia dalam membangun kembali transportasi kereta api pasca perang Kemerdekaan. Disini juga dijelaskan tentang kendala-kendala dalam usaha perusahaan kereta api mengembalikan citra transportasi darat. Buku ini sangat menarik karena buku ini sangat lengkap membahas tentang sejarah perkeretaapian yang ada di Indonesia.

Karya selanjutnya dari Dinas Pariwisata, Seni, dan Budaya Kota Yogyakarta yang berjudul *Toponim Kota Yogyakarta*. Buku ini banyak memberikan informasi tentang asal usul terbentuknya nama daerah di kota Yogyakarta. Daerah-daerah yang muncul pada masa Kolonial dijelaskan dengan baik di buku ini. Daerah dan kampung baru yang terbentuk dari adanya perkeretaapian di Yogyakarta juga terdapat dibuku ini.

Buku lain yang digunakan yaitu karya Imam Subarkah dengan judul *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992* yang diterbitkan oleh Intergrafika Bandung. Buku ini banyak memeberikan informasi seputar kereta api. Dimulai dari sejarah penemuan transportasi khususnya kereta api di Indonesia adalah unik, yaitu bahwa

kereta api mengalami tiga kali perpindahan kepemilikan dari Belanda, kemudian berganti ketangan pemerintah Jepang, dan terakhir oleh bangsa Indonesia sampai saat ini.

F. Historiografi Relevan

Historiografi merupakan rekonstruksi yang imajinatif dari masa lampau berdasarkan data yang diperoleh dengan menempuh proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau.⁸ Tugas sejarawan adalah merekonstruksi peristiwa sejarah. Sejarah berusaha melihat segala sesuatu dari sudut rentang waktu.⁹ 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. Hal ini sebagai penegasan bahwa karya yang akan ditulis adalah murni tulisan sendiri, bukan hasil meniru dari penelitian yang sudah ada sebelumnya. Selain itu juga dijelaskan perbedaan konsep dasar antara penelitian yang terdahulu dengan penelitian yang akan ditulis.

⁸Louis Gottschalk, *Understanding History: A Primer of Historical Method*, Terj. Nugroho Notosusanto, *Mengerti Sejarah: Pengantar Metode Sejarah*, (Jakarta: UI Press, 1975), hlm. 39.

⁹Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: PT. Tiara Wacana, 2003), hlm. 159.

Skripsi yang ditulis oleh Recharodus Deaz Prabowo yang berjudul *Sejarah dan Perkembangan Stasiun Kereta Api Tugu di Yogyakarta Tahun 1887-1930* dari Universitas Sanata Dharma 2013, akan memberikan rujukan untuk meneliti Bengkel Kereta Api di Yogyakarta. Skripsi ini menjelaskan tentang bagaimana kontak politik yang terjadi antara kolonial dengan Keraton Yogyakarta mengenai pembangunan kereta api. Stasiun Tugu yang dikelola oleh pihak *Staatspoor en Tramwegen* (SS) yang merupakan pihak dari negeri Belanda sendiri, bersaing dengan pihak NIS dalam perkeretaapian di Yogyakarta sendiri. Perbedaan skripsi ini dengan yang akan saya tulis yaitu pembahasannya yang lebih menekankan sejarah dan perkembangan stasiun tugu yang dimiliki oleh SS, sementara saya akan menulis Bengkel Kereta Api yang dimiliki oleh NIS.

Skripsi yang kedua dari Andi Pramono yang berjudul *Sejarah Keberadaan Jalur Kereta Api Di Kabupaten Wonogiri Tahun 1922-1976* dari Universitas Sebelas Maret 2011. Skripsi ini berisi tentang perkembangan kereta api milik NIS dan SS di daerah Wonogiri secara kronologis, mulai dari masa Kolonial, masa Jepang, hingga Indonesia merdeka. Skripsi ini juga memaparkan tentang perubahan sosial ekonomi masyarakat sekitar dari adanya kereta api. Perbedaan dengan skripsi yang akan saya tulis yaitu pembahasan skripsi ini yang lebih menekankan perkembangan kereta api di daerah Wonogiri oleh NIS, sementara saya akan menulis tentang Bengkel Kereta Api Pengok yang dibangun oleh NIS di Yogyakarta.

Skripsi yang ketiga dari Eko Anshari yang berjudul *Jalur Kereta Api Yogyakarta-Srandakan: Kajian Tentang Perkembangan Dan Pengaruhnya*

Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Srandakan Tahun 1895-1930, Universitas Negeri Yogyakarta 2014. Skripsi ini menjelaskan tentang perubahan sosial ekonomi yang terjadi di daerah Srandakan setelah dibangunnya jalur kereta api. Perbedaan dengan skripsi yang akan saya tulis yaitu skripsi ini menekankan kajian sosial ekonomi masyarakat Srandakan setelah dibangunnya jalur kereta api, sedangkan saya lebih menekankan perubahan sosial dan budaya dari adanya Bengkel Kereta Api Pengok.

G. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini, saya menggunakan metode sejarah kritis yang terdiri dari empat langkah kegiatan, yaitu heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi.¹⁰ Setiap ilmu mempunyai metode, tanpa metode maka kumpulan pengetahuan tentang objek tertentu tidak dapat dikatakan sebagai ilmu, sekalipun masih ada syarat lainnya. Metode dalam studi sejarah adalah seperangkat aturan dan prinsip sistematis, menilainya secara kritis, dan mengajukan sintesis secara tertulis atau suatu prosedur dalam menyusun detail-detail yang sudah disimpulkan dari dokumen-dokumen otentik menjadi suatu kisah yang berhubungan. Seorang sejarawan harus menguasai keterampilan dalam heuristik, kritik, dan penerapan teori serta metodologi yang tepat, sehingga penulisan hasil penelitian dapat dipertanggungjawabkan.¹¹ Berdasarkan uraian tersebut, maka dapat disimpulkan

¹⁰Nugroho Notosusanto, *Norma-Norma Dasar Penelitian Penulisan Sejarah*, (Jakarta: Dephankam, 1971), hlm. 35.

¹¹Djoko Marihandono, *Titik Balik Historiografi di Indonesia*, (Jakarta: Wedana Widya Sastra, 2008), hlm. 4.

bahwa metode sejarah merupakan cara atau teknik dalam merekonstruksi peristiwa masa lampau yang bisa dijabarkan dalam tahap-tahap berikut ini:

1. Heuristik

Heuristik, ialah kegiatan menghimpun sumber-sumber sejarah.¹² Sebelum menentukan teknik pengumpulan sumber sejarah, pertama-tama yang perlu dipahami adalah bentuk dari sumber sejarah yang akan dikumpulkan. Kemudian setelah peneliti mengetahui tentang bentuk sumber sejarah seperti arsip sebagai sumber primer dan buku-buku yang relevan dengan topik sebagai sumber sekunder. Pengumpulan sumber merupakan tahap pertama yang harus dilakukan oleh peneliti sebelum melakukan tahap berikutnya.

Pengumpulan sumber penelitian dalam skripsi ini dilakukan di Jakarta, Yogyakarta, dan Semarang. Tempat-tempat yang akan dikunjungi dalam proses heuristik ini antara lain Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), PERPUSNAS, BPAD, PT. KAI DAOP VI, dan Grhatama Pustaka.

Pengumpulan Sumber dibagi menjadi dua, yakni sumber primer dan sekunder. Sumber primer adalah kesaksian dari seseorang dengan mata kepalanya sendiri.¹³ Sumber Primer yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Grhatama Pustaka, *Verslag Staatsspoor-En Tramwegen in Nederlandsch Indie 1920*.

KITLV, Centraal Werkplaats Nederlandsch Indische Spoorweg 1914.

28. ¹²Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2012), hlm.

¹³ Louis Gottschalk, *op.cit.*, hlm. 32.

Sumber sekunder adalah kesaksian seseorang yang bukan merupakan saksi pandangan mata yakni seseorang yang tidak hadir pada waktu terjadinya peristiwa tersebut.¹⁴ Beberapa sumber sekunder yang akan digunakan oleh penulis adalah sebagai berikut:

Dinas Pariwisata, Seni, dan Budaya, *Toponim Kota Yogyakarta*, Yogyakarta: Dinas Pariwisata, Seni, dan Budaya, 2007.

Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, Bandung: Intergrafika, 1992.

Sartono Katodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900 (Dari Emporium sampai Imporium) Jilid I*. Jakarta : Gramedia, 1987.

Tim, Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I dan II*. Bandung: CV. Angkasa, 1997.

2. Verifikasi

Verifikasi adalah penilaian terhadap sumber-sumber sejarah. Verifikasi dalam sejarah memiliki arti pemeriksaan terhadap kebenaran laporan tentang suatu peristiwa sejarah.. Semua sumber sejarah yang dikumpulkan terlebih dahulu diverifikasi sebelum digunakan. Sebab tidak semuanya langsung digunakan dalam penulisan. Dua aspek yang dikritik adalah otentisitas (keaslian sumber) dan kredibilitas (tingkat kebenaran informasi) sumber sejarah. Korelasi antara kedua sumber tersebut kemudian ditarik sebagai fakta sejarah yang digunakan sejarawan sebagai langkah dalam penulisan sejarah.¹⁵

Penilaian terhadap sumber-sumber sejarah menyangkut aspek ekstern dan intern. Aspek ekstern mempersoalkan apakah sumber itu asli atau palsu

¹⁴Sartono Katodirdjo, *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia*, (Jakarta: Gramedia, 1982), hlm. 35.

¹⁵ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Bentang Budaya, 1995), hlm. 101.

sehingga sejarawan harus mampu menguji tentang keakuratan dokumen sejarah tersebut, misalnya, waktu pembuatan dokumen, bahan, atau materi dokumen. Aspek intern mempersoalkan tentang isi yang terdapat dalam sumber itu dapat memberikan informasi yang diperlukan. Dalam hal ini aspek intern berupa proses analisis terhadap suatu dokumen.

3. Interpretasi

Interpretasi atau penafsiran merupakan tahap penelitian terhadap sumber dan menggabungkan fakta-fakta sejarah. Fakta sejarah merupakan hal yang sangat subjektif sehingga apa yang ditemukan oleh peneliti dalam suatu sumber dapat berbeda dengan apa yang ditemukan oleh orang lain dalam sumber yang sama. Oleh karena itu interpretasi sering disebut sebagai sumber subjektifitas. Langkah interpretasi ini terdiri dari langkah analisis dan langkah sintesis. Langkah analisis merupakan tahap penelitian untuk menemukan informasi/fakta sejarah dari sumber. Setelah fakta-fakta sejarah ditentukan, tahap penelitian selanjutnya adalah langkah sintesis atau merangkai fakta-fakta sejarah tersebut agar menjadi terstruktur.

4. Historiografi

Berbagai pernyataan mengenai masa silam yang telah disintesiskan selanjutnya ditulis dalam bentuk kisah sejarah atau historiografi. Salah satu ciri utama dari eksplanasi dalam sejarah, yaitu urutan kejadian dari suatu peristiwa. Eksplanasi yang baik adalah ketika peristiwa masa lalu yang direkonstruksi tampak hidup di tengah kehidupan kita. Dengan kata lain, membaca karya itu maka seseorang akan dibawa ke dalam ruang kehidupan

yang dilukiskan itu. Kisah masa lalu sedapat mungkin dihadirkan secara utuh sehingga tampak apa adanya. Orientasi karya seperti inilah yang disebut dengan sejarah total (*total history*).¹⁶

Historiografi adalah kegiatan akhir dari penelitian sejarah, yaitu berupa kegiatan merumuskan kisah sejarah secara kronologis dan sistematis. Tujuan dari historiografi ini adalah menuliskan hasil interpretasi agar menjadi kisah sejarah tidak hanya menjabarkan fakta-fakta tetapi dengan uraian-uraian secara obyektif mengenai pokok-pokok masalah sehingga nantinya akan terwujud kisah sejarah.

H. Pendekatan Penelitian

Sejarah tidak hanya berbicara tentang waktu, tetapi juga segala peristiwa dan permasalahan yang pernah terjadi. Ada banyak ragam peristiwa masa lalu yang mengharuskan ilmu sejarah didukung dengan disiplin ilmu lain, Pendekatan merupakan cara atau metode untuk melihat suatu peristiwa sejarah dari berbagai sudut pandang. Dengan berbagai disiplin ilmu, penelitian sejarah bisa dilihat secara luas. Hal ini perlu diketahui karena peristiwa sejarah tidak hanya berdasarkan dari suatu penyebab, tetapi berasal dari berbagai penyebab yang saling berhubungan. Pemanfaatan pendekatan dan metode ilmu bantu dalam penelitian sejarah, agaknya, merupakan sesuatu yang kelihatannya sangat ideal.¹⁷ Dengan begitu, diperlukan

¹⁶ Abd Rahman Hamid dan Muhammad Saleh Madjid, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2011), hlm. 53.

¹⁷ Sugeng Priyadi, *Sejarah Lokal*, (Yogyakarta: Ombak, 2012), hlm. 71.

pendekatan sejarah agar hasil dari rekonstruksi sejarah bisa dihidupkan kembali.

Dalam penelitian ini, terdapat tiga pendekatan yaitu:

1. Pendekatan Sosial

Pendekatan sosial bertujuan untuk mempelajari manusia sebagai anggota golongan atau masyarakat yang terikat dalam ikatan-ikatan adat, kebiasaan, kepercayaan agama, dan tingkah laku. Teori interaksionisme simbolis Max webber menjelaskan interaksi dan komunikasi antar individu maupun kelompok menggunakan simbol-simbol, antara lain berupa alat komunikasi dan transportasi. Semakin baiknya transportasi suatu daerah akan membawa arus informasi ke daerah lain. Mobilitas semakin meningkat sebagai reaksi atas informasi yang diperoleh dari orang lain dari daerah lain. Pendekatan ini untuk melihat pengaruh sosial yang ditimbulkan dari pembangunan kereta api terhadap kehidupan sosial masyarakat di daerah Yogyakarta khususnya sekitar Bengkel Kereta Api Pengok.

2. Pendekatan Kebudayaan

Difusi Kebudayaan merupakan suatu proses penyebaran suatu unsur kebudayaan dari satu pihak ke pihak lain. Munculnya kereta api di pulau Jawa sebagai transportasi modern, menyebabkan tergesernya transportasi tradisional yang sudah ada. Pekerjaan baru yang ditimbulkan oleh adanya kereta api membuat masyarakat tertarik untuk bekerja di kereta api. Menurut Kroeber, difusi akan selalu menimbulkan perubahan bagi

kebudayaan yang menerima unsur kebudayaan lain yang menyebar, peranan difusi dalam kebudayaan manusia sangat luar biasa peranannya.

Difusi itu sendiri akan terjadi jika penemuan baru yang telah diterima oleh masyarakat dapat diteruskan dan disebarakan pada masyarakat luas, sebagaimana masyarakat itu sendiri dapat menikmati akan kegunaannya dan dapat menjadi salah satu pendorong bagi pertumbuhan kebudayaan masyarakat manusia. Peran yang diberikan difusi itu sendiri apabila dilihat dari realitas dikalangan masyarakat di pulau Jawa masa Kolonial saat munculnya kereta api, tanpa adanya suatu budaya baru proses difusi tidak bisa menjadi salah satu pendorong terjadinya pergeseran pola dan gaya hidup masyarakat.

I. Sistematika Pembahasan

Penulisan skripsi yang berjudul *Peran Bengkel Kereta Api Pengok Terhadap Perawatan Lokomotif Milik Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij Di Semarang-Vorstenlanden 1914-1950*, secara sistematis terbagi dalam lima bab. Agar memperoleh gambaran yang jelas tentang skripsi ini, maka akan memberikan gambaran singkat tentang sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II CENTRAAL WERKPLAATS NIS

Pada bab ini akan dijelaskan bagaimana proses awal NIS dalam merintis sebuah perusahaan kereta api swasta di Hindia Belanda, awal masuknya kereta api di Yogyakarta serta dibangunnya Bengkel Kereta Api Pengok.

BAB III PERUBAHAN DALAM BENGKEL KERETA API PENGOK PADA MASA JEPANG

Pada bagian ini akan dijelaskan bagaimana Awal kebijakan militer Jepang terhadap perkeretaapian, hingga peran Bengkel Kereta Api bagi militer Jepang.

BAB IV: BENGKEL KERETA API PENGOK PASCA KEMERDEKAAN INDONESIA

Pada bab ini akan dijelaskan bagaimana kondisi perkeretaapian pasca kemerdekaan Indonesia, serta dampak terhadap Bengkel Kereta Api Pengok.

BAB V KESIMPULAN

Bab yang terakhir ini, akan menjelaskan kesimpulan pada penjabaran bab-bab sebelumnya. Selain itu, akan terdapat jawaban dari rumusan masalah yang dikemukakan oleh penulis.