

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada awalnya kereta api di Indonesia muncul karena adanya rasa kesulitan sarana transportasi di Pulau Jawa ditinjau dari sudut pertahanan dan keamanan serta sudut ekonomi sejak awal abad ke 19. Karena pada masa itu kriminalitas dan keamanan dalam melakukan perjalanan jauh masih banyaknya perampokan oleh bandit bandit, maka pada 15 Agustus 1840 Kolonel Jhr. Van Derwijk mengusulkan agar pulau Jawa dibangun alat transportasi baru yaitu Kereta Api, berdasarkan keberhasilan di Eropa yang telah mengatasi masalah yang serupa¹.

Selanjutnya pada masa pemerintahan Hindia Belanda, perkeretaapian di Pulau Jawa dimulai dengan diberikannya *konsesi* atau pemberian hak izin perkeretaapian kepada perusahaan swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) pada tahun 1867 untuk membangun jalan rel Semarang-Tanggung yang dapat diselesaikan pada tahun 1870 dan Batavia-Buitenzorg (Bogor) yang dapat diselesaikan pada tahun 1873. Tahap selanjutnya perusahaan milik negara *Staadsspoor* (SS) pada tahun 1875 mulai membangun jalan rel kereta api Surabaya-Pasuruan-Malang yang diresmikan pada tahun 1878².

Dengan keberhasilan pembangunan jalur kereta api membuat para investor untuk membangun jalur kereta api di daerah lainnya, yaitu termasuk ke daerah Priangan. Pembangunan jalur kereta api di Kota Bandung merupakan dampak dari

¹Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Jilid 1*, (Bandung: APKA,1997), hlm. 48.

²Sudarsono Katam, *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*, (Bandung: Pustaka Jaya,2014), hlm. 6.

dibukanya perkebunan wilayah sekitar Bandung, faktor kecepatan dan keamanan dalam daya angkut barang merupakan faktor pemicunya. Pada awalnya jalur kereta api dari Batavia ke Bandung melewati Bogor dan Cianjur diresmikan pada 17 Mei 1884, bertepatan dengan diresmikannya Stasiun Bandung. Selanjutnya jalur ini dilanjutkan menuju Cilacap kemudian Surabaya melewati Yogyakarta. Pada masa itu jalur kereta api lintas utara belum ada, maka dari itu jika ingin menuju Surabaya harus melalui Bandung terlebih dahulu.

Stasiun Bandung merupakan stasiun yang dilalui jalur lintas kereta milik pemerintah yaitu SS. Ide awal pembangunan Stasiun Bandung berkaitan dengan pembukaan lahan perkebunan di Bandung sekitar 1870, dan stasiun ini diresmikan pada 17 Mei 1884, dalam masa pemerintahan Bupati Koesoemadilaga. Karena pada awalnya stasiun ini dibangun untuk keperluan angkut hasil perkebunan di wilayah Bandung dan sekitarnya membuat dibangunnya juga gudang-gudang penyimpanan hasil perkebunan di sekitar stasiun. Tentunya dengan seperti ini berdampak pula terhadap masyarakat, yaitu berdampak pada sosial dan ekonominya setelah dibangunnya Stasiun Bandung (1884-1930) di Kota Bandung.

Dengan meningkatnya kegiatan perkeretaapian tiap tahunnya di Stasiun Bandung, maka Stasiun Bandung perlu adanya perkembangan-perkembangan dalam segi bangunan. Pada pembangunan selanjutnya tahun 1909, arsitek FJA Cousin memperluas bangunan lama Stasiun Bandung, ditandai dengan hiasan kaca patri pada peron bagian selatan yang bergaya *Art Deco*³. Kemudian stasiun ini menghubungkan Bandung-Rancaekek-Jatinangor-Tanjungsari-Citali pada

³Haryoto Kunto, *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe*, (Bandung: Granesia, 1984) hlm 78.

tahun 1918, dan setahun kemudian dibangun lintas Bandung-Citeureup-Majalaya dan pada jalur yang sama dibangun jalur Citeureup-Banjaran-Pengalengan pada 1921. Untuk perkebunan teh pada 1918 dibangun jalur Bandung ke Kopo dan kemudian ke Ciwidey pada 1921. Pada jalur ini dibangunnya pula bertujuan untuk komoditas utamanya guna kepentingan pengangkutan hasil perkebunan.

Pada tahap akhir perkembangan Stasiun Bandung dalam segi bangunan, yaitu tahun 1928 seorang arsitek yang bernama Ir H. de Roo. Beliau merancang sebuah rancangan arsitektur untuk Stasiun Bandung dengan rancangan bergaya *Art Deco* dan dapat dirampungkan pada tahun 1930, pada tahap ini merupakan renovasi yang terakhir pada Stasiun Bandung. Dikatakan tahap akhir karena dari tahun sekian hingga saat ini tidak ada perombakan besar-besaran.

B. Rumusan Masalah

1. Mengapa dibangun Stasiun Bandung?
2. Bagaimana perkembangan Stasiun Bandung (1884-1930)?
3. Bagaimana dampak sosial dan ekonomi setelah dibangunnya Stasiun Bandung di Kota Bandung?

C. Tujuan Penelitian

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 kota Bandung serta sejarah Stasiun Bandung dan Perkeretaapiannya.

2. Tujuan Khusus

- a. Mengetahui alasan mengapa dibangun stasiun Bandung.
- b. Mengetahui perkembangan Stasiun Bandung di Kota Bandung.
- c. Mengetahui dampak sosial dan ekonomi dari perkembangan Stasiun Bandung di Kota Bandung.

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Pembaca

- a. Mengetahui sejarah perkeretaapian di Kota Bandung, khususnya alasan dibangunnya Stasiun Bandung.
- b. Menambah pengetahuan tentang perkeretaapian di Kota Bandung, khususnya perkembangan Stasiun Bandung.
- c. Dapat menilai secara kritis perkembangan sosial ekonomi masyarakat Kota Bandung setelah Stasiun Bandung dibangun.

2. Bagi Penulis

- a. Menjadi tolak ukur sejauh mana penulis memahami dan menganalisa suatu peristiwa sejarah dengan materi yang diperoleh selama perkuliahan.
- b. Memberikan pemahaman mengenai dampak sosial dan ekonomi dari perkembangan Stasiun Bandung di Kota Bandung pada tahun 1884-1930 kepada pembaca.

- c. Mengasah kemampuan peneliti untuk merekonstruksi peristiwa sejarah dengan menggunakan metode sejarah yang sudah diperoleh selama perkuliahan.

E. Kajian Pustaka

Kajian pustaka merupakan telaah terhadap pustaka atau literatur yang menjadi landasan pemikiran dalam penelitian.⁴ Kajian pustaka sangat diperlukan untuk menambah sumber-sumber informasi dan data-data apa saja yang dibutuhkan dalam proses penulisan. Selain itu juga digunakan untuk mengkaji pustaka terdahulu yang mungkin hampir sama dengan hasil penelitian yang akan dilakukan.

Stasiun Bandung diresmikan dan pertama kali dioperasikan pertama kali pada 17 Mei 1884, bertepatan dengan dibukanya jalur kereta api dari Batavia ke Bandung yang melewati Bogor dan Cianjur, kemudian jalur ini dilanjutkan menuju Cilacap lalu ke Yogyakarta dan tujuan akhir Surabaya, yang diresmikan pada 1 November 1884. Pada tahun tersebut belum adanya jalur kereta api lintas utara yang melewati Cirebon dan Purwokerto seperti sekarang, maka dari itu jalur kereta api lintas selatan lah yang tersedia dan tentunya melewati Bandung terlebih dahulu. Sebaliknya, perjalanan Kereta Api dari Surabaya ke Batavia harus *stop over* atau berhenti penuh dan menginap di Bandung⁵. Itulah sebabnya di sekitar Stasiun Bandung banyak ditemukan penginapan-penginapan seperti hotel dan

⁴Tim Prodi Ilmu Sejarah, *Pedoman Tugas Akhir Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Prodi Ilmu Sejarah UNY, 2013), hlm. 6.

⁵Haryoto Kunto, *Seabad Kereta Api Mampir di Kota Bandung 1884-1984*, (Bandung: Granesia, 1994), hlm. 25.

losmen untuk para penumpang kereta api. Selain faktor tersebut, didirikannya Stasiun Bandung untuk keperluan pengangkutan barang hasil perkebunan di Bandung.

Karena pada awalnya stasiun ini dibangun untuk keperluan angkut hasil perkebunan di wilayah Bandung dan sekitarnya membuat dibangunnya juga gudang-gudang penyimpanan hasil perkebunan di sekitar stasiun. Gudang-gudang penyimpanan tersebut terletak di Cikudapateuh, Cibangkong, Kosambi, Kiaracondong, Jl. Braga di sekitaran Stasiun Bandung, Jl. Pasirkaliki, Jl. Industri, Ciroyom dan Andir. Pemasangan rel Kereta Api di Priangan ini dititikberatkan pada fungsinya, yaitu:

1. Alat angkutan hasil produksi perkebunan di wilayah Priangan, yang kala itu menjadi barang komoditi ekspor yang laku keras di pasaran dunia.
2. Sarana pendukung dalam rencana pemekaran wilayah *Gemeente* di Bandung pada tahun 1919.

Telah diketahui bahwa hasil produksi utama perkebunan di sekitar Bandung / Priangan adalah berupa teh, kina, kopi, dan karet, dan pada masa Hindia Belanda Priangan atau yang sekarang dikenal Jawa Barat merupakan daerah pilihan lokasi perkebunan jenis tanaman ekspor. Karena besarnya potensi ekonomi perkebunan di wilayah Priangan ini merupakan salahsatu sumber pendapatan negara, maka daerah tersebut mendapat prioritas utama dalam pembangunan jaringan rel kereta api.

Patut diingat bahwa pada tahun 1884, mula pertamanya hubungan Kereta Api dibuka di Bandung, jumlah penumpang yang menggunakan layanan kereta api

melewati Stasiun Bandung, selama setahun 3.200 orang penumpang, dan jumlah angkutan barang sebanyak 9.250 ton⁶. Kereta api pada masa itu sangat berperan dalam memajukan perekonomian kota Bandung, pada tahun 1914 kegiatan perkeretaapian di Stasiun Bandung mampu mengangkut 1.307.000 orang dan 244.700 ton barang pertahunnya⁷.

Merujuk pada bangunannya, pada awal peresmian dan diaktifkannya Stasiun Bandung, bangunan stasiun ini bergaya arsitektur campuran antara kolonial dengan Cina pada tahun 1884. Pada tahap awal pembangunan Stasiun Bandung belum menggunakan jasa seorang arsitektur untuk rancangannya. Masih hanya menggunakan pekerja-pekerja kasar saja, menyerap dari tenaga warga sipil. Perkembangan selanjutnya pada tahun 1909. Dalam tahap ini pembangunannya sudah menggunakan jasa seorang arsitektur untuk rancangannya. Stasiun Bandung diperluas oleh seorang arsitek FJA Cousin. Di peron bagian selatan ditandai dengan hiasan kaca patri bergaya *art deco*⁸.

Pada 5 Juni 1926, demi memperingati hari jadi ke-50 *Staatsspoorwegen* / SS di depan bangunan Stasiun Bandung dibangun sebuah tugu peringatan hari jadi tersebut yang dirancang oleh Ir. E. H. de Roo yang juga berfungsi sebagai salahsatu titik triangulasi Kota Bandung. Tugu tersebut dibuat dengan hiasan berbahan besi, berbentuk pilar segi delapan dengan lentera kaca, dan di puncak tugu dipasang lampu listrik dengan daya penerangan 1.000 lilin. Tahap

⁶*Ibid*, hlm 106.

⁷Yati Nurhayati, *Sejarah Kereta Api Indonesia*, (Bandung: Rizki Mandiri CV, 2014) hlm. 70.

⁸*Ibid*, hlm. 23.

berikutnya atau tahap akhir, pada tahun 1928 Ir. E. H. de Roo membuat sebuah rancangan arsitektur Stasiun Bandung dengan gaya *Art Deco*⁹.

Jaringan rel kereta api di Priangan pada awal abad 20 bukan hanya berfungsi sebagai sarana angkutan penumpang dan hasil perkebunan saja, akan tetapi telah dapat mengintegrasikan perekonomian dari wilayah dataran tinggi Bandung. Kota-kota kecil yang dihubungkan oleh jaringan kereta api ke Kota Bandung meliputi sebagai berikut: Pada 23 Februari 1918 dibangun jalur Kereta Api Bandung – Rancaekek – Jatinangor – Tanjungsari – Citali, yang terus perencanaan pembangunannya hingga ke Sumedang, namun tidak pernah terwujud kenyataannya. Lintas kereta api Bandung – Citeureup – Majalaya pada 6 Juni 1919 pada jalur yang sama dibangun pula lintasan rel kereta api Citeureup – Banjaran – Pangalengan, yang selesai pengerjaannya pada 18 Maret 1921¹⁰.

Dengan demikian keberadaan Stasiun Bandung serta alat transportasinya berupa kereta api sangat berdampak pada kota Bandung, khususnya pada perkembangan sosial dan ekonomi. Karena pada masa itu Stasiun Bandung adalah stasiun *stop over* yang menjadikannya tempat pemberhentian dan mengharuskan untuk menginap semalam. Otomatis dengan seperti ini para penumpang yang kelelahan membutuhkan tempat istirahat dan makan. Hal ini mengakibatkan banyaknya muncul tempat-tempat penginapan seperti hotel, losmen, dan rumah penginapan kecil di sekitar Stasiun Bandung. Hotel yang terkenal pada masa itu Hotel Andreas, yang letaknya persis di depan Stasiun Bandung.

⁹Sudarsono Katam, *op.cit.*, hlm 56.

¹⁰Haryoto Kunto, (1984), *op.cit.*, hlm 112.

Meningkatnya kegiatan pada sektor perhotelan di kota Bandung merupakan salahsatu dampak dari adanya Stasiun Bandung. Dampak lainnya juga yang membawa keuntungan pada masyarakat kota Bandung yaitu banyak munuclnya restoran, rumah makan, warung nasi, took-toko kecil lainnya dan berbagai jenis perdagangan lainnya. Faktor ini juga yang menyebabkan Bandung sampai saat ini dijuluki sebagai kota kuliner. Sedangkan Pasar Baru yang terletak di pusat kota, tidak terlalu jauh dari Stasiun Bandung, pada jaman itu menjadi tempat pusat keramaian hingga 24 jam nonstop. Segala jenis makanan matang maupun mentah tersedia disitu.

Dampak nyata selain hotel dan restoran dari adanya kegiatan perkeretaapian di Stasiun Bandung tidak lain adalah munculnya lokasi tempat plesiran alias daerah remang-remang tempat prostitusi. Lokasi tersebut terletak di daerah Kebon Jeruk, Saritem, dan Kebon Tangkil, semua lokasi tersebut teletak berdekatan dengan Stasiun Bandung¹¹. Khusus untuk Saritem, tempat tersebut masih bertahan hingga kini. Apalagi untuk masyarakat Kota Bandung, siapa yang tidak mengetahui tempat lokalisasi tersebut. Dengan demikian bahwa tempat prostitusi tersebut tidak terlepasnya dari adanya Stasiun Bandung sebagai *stop over* penumpang kereta api Surabaya – Batavia. Selain hal tersebut, dengan berbagai aktifitas yang ada di Stasiun Bandung, misalnya seperti naik turunnya penumpang dari berbagai daerah mengakibatkan pula adanya akulturasi budaya. Sangat wajar apabila suatu wilayah yang sering dikunjungi dari berbagai luar daerah maka lambat laun akan terjadinya akulturasi budaya.

¹¹Haryoto Kunto, (1994), *op.cit.*, hlm. 25.

F. Historiografi yang Relevan

Dalam tahap ini guna 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. Historiografi merupakan rekonstruksi yang imajinatif dari masa lampau berdasarkan data yang diperoleh dengan menempuh proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau¹². Tugas sejarawan adalah merekonstruksi peristiwa sejarah. Sejarah berusaha melihat segala sesuatu dari sudut rentang waktu¹³.

Disertasi mahasiswa Universitas Indonesia, A. Sobana Hardjasaputra, *Perubahan Sosial di Bandung 1810-1906*. Dalam penulisannya membahas tentang sejarah perubahan sosial yang terjadi di Bandung pada tahun 1810-1906. Disertasi tersebut juga menjelaskan kondisi sosial dan ekonomi Bandung pada masa kolonial yang kala itu juga dipengaruhi karna adanya aktifitas perkeretaapian di Kota Bandung. Beliau juga memaparkan faktor terpenting dalam perubahan sosial

¹²Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah: Pengantar Metode Sejarah*, Terj. Nugroho Notosusanto, *Understanding History: A Primer of Historical Method*, (Jakarta: UI Press, 1975), hlm. 39.

¹³Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah* (Yogyakarta: PT. Tiara Wacana, 2003), hlm. 159.

dan ekonomi di Kota Bandung ialah karena adanya kereta api di Kota Bandung, dan sedikit menyinggung tentang Stasiun Bandung.

Selanjutnya ada juga skripsi mahasiswa Universitas Sanata Dharma Yogyakarta, Recharodus Deaz Prabowo, *Sejarah dan Perkembangan Stasiun Kereta Api Tugu di Yogyakarta 1887-1930*. Dalam penulisannya membahas tentang perkembangan Stasiun Tugu Yogyakarta pada masa Hindia Belanda yang memiliki dampak-dampak nyata bagi masyarakat Kota Yogyakarta. Dampak tersebut berupa dampak sosial yang terjadi di Kota Yogyakarta sejak dibangunnya Stasiun Tugu Yogyakarta.

Sekilas ada persamaan dengan disertasi dan skripsi tersebut, yaitu terletak pada inti permasalahannya yaitu pada alat transportasi Kereta Api di pulau Jawa dan dampaknya. Selain itu kurun waktu yang dipaparkan juga memiliki kesamaan yaitu pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Namun yang membedakan penelitian yang akan diteliti dengan referensi sebelumnya yaitu terletak pada waktu, wilayah, dan fokus permasalahan yang akan dibahas. Pada penelitian ini lebih fokus membahas dari Stasiun Bandung itu sendiri yang berdampak terhadap sosial dan ekonominya (1884-1930). Dalam pembahasannya akan memaparkan alasan mengapa dibangunnya Stasiun Bandung, yang pada masa itu Stasiun Bandung menjadi salah satu peran penting dalam pertumbuhan sosial ekonomi Kota Bandung. Karena pada sekitar tahun 1870 dibukanya perkebunan di Bandung yang memicu dibangunnya Stasiun Bandung untuk keperluan daya angkut hasil perkebunan di wilayah Bandung dan sekitarnya.

G. Metode Penelitian

Dalam setiap penelitian seorang penulis haruslah bersikap kritis dan terbuka, khususnya untuk penelitian sejarah. Ada langkah-langkah atau metode dalam penelitian sejarah yang harus ditahapi guna menghasilkan tulisan yang kritis dan dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya. Penulis menggunakan metode sejarah kritis yang terdiri dari empat langkah kegiatan, yaitu heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi¹⁴. 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 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 dipertanggungjawabkan¹⁵. Selain dapat dipertanggungjawabkan, 4 tahap tersebut juga agar penulisan sejarawan bersifat objektif, melainkan tidak subjektif. Berdasarkan uraian tersebut, maka dapat disimpulkan teknik dalam merekonstruksi peristiwa masa lampau yang bisa dijabarkan dalam tahap-tahap berikut ini:

¹⁴Nugroho Notosusanto, *Norma-Norma Dasar Penelitian Penulisan Sejarah*. (Jakarta: Dephankam, 1971), hlm. 35.

¹⁵Djoko Marihandono, *Titik Balik Historiografi di Indonesia*, (Jakarta: Wedana Widya Sastra, 2008), hlm. 4.

1. Heuristik

Heuristik, ialah kegiatan menghimpun sumber-sumber sejarah.¹⁶ 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 Bandung. Tempat-tempat yang akan dikunjungi dalam proses heuristik ini antara lain Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), PERPUSNAS, Perpustakaan Pusat UPT UNY, Perpustakaan FIS UNY, Laboratorium Sejarah UNY, Perpustakaan UI, Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah (BAPUSIPDA) Jawa Barat, Perpustakaan Pusdiklat PT. KAI Bandung, dan Perpustakaan Grahatama Pustaka.

Pengumpulan Sumber dibagi menjadi dua, yakni sumber primer dan sekunder. Sumber primer adalah kesaksian dari seseorang dengan mata kepalanya sendiri.¹⁷ Sumber primer dapat dikatakan pula sebagai bukti temporal atau sejaman dengan peristiwa yang terjadi. Adapun sumber primer yang digunakan dalam penelitian skripsi ini, antara lain:

¹⁶Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2012), hlm. 28.

¹⁷Louis Gottschalk, *op.cit.*, hlm. 32.

Grahatama Pustaka, *Dients der Staatsspoorwegen En Tramwegen: Mededellingen Opname No.9 Voorontwerpen I*, 1918

Grahatama Pustaka, *Mededeelingen Indische Spoorweg-Politiek Deel X Landsdrukkerij-Weltevreden Dienst Der Staatsspoor En Tramweg* 1927.

Grahatama Pustaka, *Staatsblad van Nederladnsch-Indie Over Het Jaar Landsdrukkerij*, 1885.

Grahatama Pustaaka, *Verslag der Staatsoiir en Tramwegen Nederlandsch-Indie 1918*. Dan lain-lain.

Sumber sekunder adalah kesaksian seseorang yang bukan merupakan saksi pandangan mata yakni seseorang yang tidak hadir pada waktu terjadinya peristiwa tersebut¹⁸. Sumber sekunder juga bisa berupa buku, artikel, karya ilmiah, dan historiografi yang bersangkutan. Sumber Adapun sumber sekunder yang digunakan dalam penelitian skripsi ini, antara lain:

Haryoto Kunto, *Seabad Kereta Api Mampir di Kota Bandung 1884-1984*, Bandung: Granesia, 1994.

Haryoto Kunto, *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe*, Bandung: Granesia, 1984.

Sudarsono Katam, *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*, Bandung: Pustaka Jaya, 2014.

Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian di Indonesia Jilid 1*, Bandung: APKA, 1997.

Yati Nurhayati, *Sejarah Kereta Api Indonesia*, Bandung: Rizki Mandiri CV, 2014. Dan lain-lain.

2. Kritik Sumber

Setelah mengumpulkan sumber-sumber, tahap selanjutnya adalah kritik sumber atau verifikasi. Pada tahap ini kritik sumber berperan dalam

¹⁸Sartono Katodirdjo, *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia*, (Jakarta: Gramedia, 1982), hlm. 35.

menentukan otensitas dan kredibilitas sumber 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 antar kedua sumber tersebut kemudian ditarik sebagai fakta sejarah yang digunakan sejarawan sebagai langkah dalam penulisan sejarah.¹⁹

Kritik Sumber meliputi dua cara, yaitu kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern dilakukan dengan melihat tanggal pembuatan, gaya tulis dan bahasa sumber. Kegiatan yang dilakukan adalah mengecek arsip dengan melihat kertas yang digunakan, tulisan yang digunakan, dan teks yang digunakan. Sedangkan kritik intern dilakukan dengan melihat isi, penulis, dan tahun sumber. Dari hasil tahap kritik sumber ini maka didapatkannya bukti-bukti sejarah yang,

3. Interpretasi

Tahap selanjutnya yaitu Interpretasi. Pada tahap ini merupakan tahap menafsirkan fakta-fakta serta menetapkan makna dan saling berhubungan dari fakta-fakta yang diperoleh dan lolos tahap verifikasi atau kritik sumber, dalam kritik intern maupun kritik ekstern. Pada tahap interpretasi inilah ilmu sejarah tidak berdiri sendiri. Diperlukan sejumlah konsep dan pendekatan teoritis dari ilmu-ilmu lain, terutama ilmu-ilmu sosial sehingga konstruksi masa lalu lebih kritis dan analitis.

¹⁹Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Bentang Budaya, 1995), hlm. 101.

Sumber-sumber yang telah lolos dari kritik ekstern maupun intern kemudian dilakukan suatu penafsiran atau tahap sintesis dari bahan-bahan tadi. Dalam tahap ini penulis dituntut untuk berimajinasi dan menafsirkan fakta-fakta sejarah untuk merekonstruksikan peristiwa sejarah tersebut.

4. Historiografi

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 dengan uraian-uraian secara obyektif mengenai pokok-pokok masalah sehingga nantinya akan terwujud kisah sejarah.

H. Pendekatan Penelitian

Pendekatan Sejarah merupakan cara atau metode untuk melihat suatu peristiwa sejarah dari berbagai sudut pandang. Sehingga 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. Hal ini juga yang membuat sebuah peristiwa sejarah sebisa mungkin tidak bersifat objektif. Pemanfaatan pendekatan dan metode ilmu bantu dalam penelitian sejarah, agaknya, merupakan sesuatu yang kelihatannya sangat ideal.²⁰ Dengan begitu, diperlukan pendekatan sejarah agar hasil dari rekonstruksi sejarah bisa dihidupkan kembali. Dengan demikian, maka dalam penelitian ini terdapat dua pendekatan, yaitu:

²⁰Sugeng Priyadi, *Sejarah Lokal*, (Yogyakarta: Ombak, 2012), hlm. 71.

1. Pendekatan Sosiologis

Menurut Max Weber, pendekatan sosial atau juga bisa disebut pendekatan sosiologi, dalam Ilmu Sejarah dimaksudkan sebagai upaya pemahaman interpretatif dalam kerangka memberikan penjelasan yang sederhana terhadap perilaku-perilaku sosial dalam sejarah. Pendekatan ini menghasilkan sejarah sosial, bidang garapannya pun sangat luas dan beraneka ragam. Kebanyakan sejarah sosial berkaitan erat dengan sejarah sosial-ekonomi.

Proses transformasi sosial dengan berkembangnya pembagian kerja sosial yang kian rumit dan diferensiasi sosial yang menjadi sangat bervariasi dan terbentuknya aneka ragam institusi sosial juga tidak pernah luput dari pengamatan sejarawan sosial. Tema-tema seperti: kemiskinan, perbanditan, kekerasan dan kriminalitas, dapat menjadi bahan tulisan sejarah sosial. Dengan demikian setelah dibangunnya Stasiun Bandung di Kota Bandung terdapat perbedaan sosiologis di dalamnya antara sebelum dan sesudah dibangunnya Stasiun Bandung dan adanya perkeretaapian di Bandung.

Selain itu ada pula dampak setelah dibangunnya Stasiun Bandung yaitu sebuah mobilitas sosial. Menurut teori dari Horton dan Hunt, mobilitas sosial adalah suatu gerak perpindahan dari suatu kelas sosial ke kelas sosial lainnya²¹. Karena dengan dibangunnya Stasiun Bandung,

²¹George Ritzer, *Teori Sosiologi dari Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Mutakhir Teori Sosial Potsmodern*, (Yogyakarta: Kreasi Wacana, 2008), hlm. 122.

banyak terjadi mobilitas-mobilitas sosial yang dialami oleh masyarakat Kota Bandung. Misalnya seperti jenis pekerjaan, kesejahteraan masyarakat, dan lain-lain.

2. Pendekatan Ekonomi

Pendekatan ekonomi adalah pendekatan yang mengkaitkan pandangan sejarah dari kejadian suatu keadaan ekonomi, serta memberikan gambaran tentang ekonomi masyarakat dalam perkembangan dari dulu sampai sekarang²². Menurut teori *multiplier effect* (dampak berganda) dari Glasson, suatu kegiatan dapat memicu timbulnya kegiatan lain²³. Dengan demikian teori tersebut tepat untuk digunakan dalam penelitian. Bisa dikatakan demikian karena aka dari itu dengan dibangunnya Stasiun Bandung, banyak muncul pula kegiatan-kegiatan lain pula yang bersifat kegiatan perekonomian. Hal inilah yang menjadi dampak berganda. Dampak berganda tersebut bermacam-macam bentuknya, mulai dari penyerapan tenaga kerja, pembukaan lapangan pekerjaan baru, hingga pembangunan-pembangunan fasilitas perekonomian lainnya.

I. Sistematika Pembahasan

Penulisan skripsi yang berjudul Dampak Sosial Ekonomi dari Perkembangan Stasiun Bandung terhadap Masyarakat Kota Bandung 1884-1930, secara

²²Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu-Ilmu Sosial dalam Metode Sejarah*, (Jakarta: Gramedia, 1992), hlm. 44.

²³George Ritzer, *op.cit.*, hlm. 373.

sistematis terdiri dari lima bab. Bab pertama yaitu latar belakang, bab kedua yaitu Kondisi Bandung secara umum, bab ketiga perkembangan Stasiun Bandung, bab keempat dampak dari perkembangan Stasiun Bandung dan perkeretaapian di Kota Bandung, dan bab kelima kesimpulan. Agar memperoleh gambaran yang jelas tentang skripsi ini, maka penulis akan memberikan gambaran singkat tentang sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi 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 KONDISI BANDUNG SECARA UMUM

Bab kedua menjelaskan kondisi Kota Bandung secara umum pada masa Hindia Belanda, yaitu pada tahun 1884-1930. Dalam bab ini terdapat penjelasan mengenai asal-usul Kota Bandung, kondisi geografis dan demografis, serta kondisi sosial ekonomi Kota Bandung pada tahun yang bersangkutan. Pada bab ini pula sebagai pengantar sebelum masuk ke inti permasalahan pembahasan selanjutnya, yaitu bab III.

BAB III PERKEMBANGAN STASIUN BANDUNG

Selanjutnya pada bab ketiga ini menjelaskan perkembangan Stasiun Bandung pada 1884-1930. Pada sub bab pertama menjelaskan mengenai sejarah singkat perkeretaapian di Bandung. Pada sub bab ini dibagi menjadi dua yaitu dimulai dengan awal masuknya ke Indonesia dan selanjutnya masuk ke Kota

Bandung. Sub bab kedua akan menjelaskan tentang perkembangan Stasiun Bandung. Dalam sub bab ini juga di bagi menjadi dua, yaitu perkembangan bangunan Stasiun Bandung dan perkembangan jaringan rel kereta api. Pada sub bab ketiga akan dibahas daya angkut kereta api di Bandung 1884-1930. Dalam bab ini menjadi inti permasalahan dan pembahasan dalam penulisan

BAB IV DAMPAK DARI PERKEMBANGAN STASIUN BANDUNG DAN PERKERETAAPIAN DI KOTA BANDUNG

Pada bagian bab keempat memaparkan dampak dari perkembangan Stasiun Bandung dan Perkeretaapian di Bandung. Maka dari itu pada bab ini akan menyinggung akan dampak dari adanya Stasiun Bandung terhadap masyarakat Kota Bandung, yaitu berupa dampak sosial ekonomi.

BAB V KESIMPULAN

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