

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sampai saat ini kereta api masih menjadi sarana transportasi yang penting bagi masyarakat Indonesia, bahkan dengan terus berkembangnya zaman dan majunya bidang teknologi, transportasi kereta api ini selalu mengalami perubahan kepada bentuk yang lebih canggih dengan kualitas yang lebih baik dari sebelumnya.¹ Pada awalnya transportasi kereta api ini merupakan transportasi para bangsawan dan orang-orang kaya di kawasan belahan benua Eropa. Barulah pada akhir abad ke-19 transportasi kereta api ini berkembang menjadi transportasi modern yang diperuntukan kepada kalangan elit saja.² Periode antara akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20 merupakan masa dimana wilayah Priangan sedang mengalami masa perubahan. Perubahan-perubahan ini datang dari berbagai bidang baik dari perekonomian, pendidikan, teknologi dan juga perubahan transportasi. Terkhusus dalam bidang ekonomi dan juga transportasi pada masa ini pihak-pihak kolonial mulai mengikutsertakan masyarakat pribumi dalam perubahan tersebut.

Berdasarkan letak geografisnya, wilayah Priangan ini adalah wilayah yang sebagian besar dari luas wilayahnya adalah pegunungan. Pegunungan ini membentang dan mengelilingi wilayah-wilayah Priangan hingga membuat kondisi alam Priangan ini sangatlah cocok untuk dijadikan kawasan perkebunan.³ Kondisi wilayah inilah yang membuat masyarakat Priangan pada umumnya bekerja sebagai seorang petani.⁴

Adapun dengan kondisi geografis wilayah Priangan yang sangat cocok untuk dijadikan wilayah perkebunan membuat bangsa-bangsa kolonial mulai berusaha untuk menduduki wilayah Priangan ini. Hingga pada abad ke-17 VOC

¹ Zaenuddin HM, *Asal Usul Benda-Benda di Sekitar Kita Tempo Doeloe*. (Jakarta Selatan: Change Publisher, 2015), hlm. 318.

² Zaenuddin HM, *ibid.*, hlm. 316.

³ Nina Herlina Lubis. *Kehidupan Kaum Menak Priangan 1800-1942*. (Bandung: Pusat Kebudayaan Sunda, 1998), hlm. 26.

⁴ Nina Herlina Lubis, *ibid.*, hlm. 26-27.

datang kewilayah Priangan dan mulai banyak membuka lahan-lahan perkebunan. Komoditas tanaman pertama yang diberikan oleh VOC adalah kopi.⁵

Tamana kopi dipilih karena pada akhir abad ke-17 terdapat peningkatan permintaan kopi di pasaran Eropa. Oleh karena itu VOC pada saat itu memilih komoditas tanaman kopi untuk ditanam di wilayah Priangan karena tingginya permintaan pasar dan harga kopi yang pada saat itu sedang tinggi. Pihak VOC memberikan bibit-bibit kopi tersebut kepada bupati-bupati di Priangan untuk ditanam di daerahnya masing-masing. Orang yang memiliki pengaruh besar pada keberhasilan perkebunan kopi di Priangan adalah Piter Eggelhard dan Andries de Wilde, dimana hasil tanaman kopi yang mereka tanam dinamai kopi *Javakoffe*, kopi ini merupakan kopi dengan kualitas terbaik yang laku tinggi di pasaran Eropa.⁶

Keberhasilan dari perkebunan kopi di Priangan ini semakin diperluas ketika masa dimana sistem tanam paksa berlangsung. Pada masa ini komoditas tumbuhan yang ditanam di perkebunan Indonesia lebih beragam yaitu kina, teh dan juga tembakau. Terjadi perluasan perkebunan setelah sistem tanam paksa dihapuskan terlebih pada tahun 1870 diberlakukannya Undang-Undang Agraria 1870. Menurut UU ini pihak swasta diberikan kebebasan untuk menanamkan modal usahanya pada sektor perkebunan.⁷

Akhir abad ke-19 merupakan masa dimana perkembangan teknologi transportasi di Priangan mulai dilakukan. Pada masa ini mulai dibangun jaringan jalan baik itu jalan setapak maupun jalan raya. Hal ini dilakukan oleh bangsa kolonial agar mempermudah pengangkutan dan pengiriman hasil-hasil perkebunan. Adapun jalan pertama yang dibangun adalah jalur Anyer-Panarukan yang dibangun oleh Daendels.⁸ Jalan ini lebih dikenal dengan sebutan Jalan Raya Pos (Grote Postweg). Adapun daerah-daerah yang menjadi jalur jalan raya pos ini mencakup daerah Cianjur-Bandung dan Sumedang. Jalan-jalan ini sangatlah memiliki manfaat

⁵ Sartono Kartodirdjo & Djoko Surjo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia Kajian Sosial Ekonomi*, (Yogyakarta: AdityaMedia, 1991), hlm. 34.

⁶ Hartono Kunto, *Wajah Bandoeng Tempo Dolo*, (Bandung: Granesia, 1985), hlm. 38.

⁷ James J. Spillane, *Komoditas Teh Peranannya dalam Perekonomian Indonesia*, (Yogyakarta: Kanisius, 1992), hlm. 32.

⁸ Agus Mulyana, *Sejarah Kereta Api di Priangan*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2017), hlm. 1-2.

besar bagi para pedangang, hal ini dikarenakan kegiatan pengangkutan dan pengiriman lebih mudah disetorkan ke pasar di pinggir jalan.⁹

Namun ternyata seiring dengan berkembangnya kebun-kebun yang ada di wilayah Priangan, jalan-jalan tersebut tidak dapat memenuhi kebutuhan pengangkutan. Oleh karena itu akhir abad ke-19 muncul masukan untuk melaksanakan pembangunan jalan kereta api. Kereta api dipilih karena volume angkutan dapat menampung lebih banyak dengan estimasi pengiriman yang cepat.¹⁰ Selain dilatarbelakangi oleh kesulitan dalam hal pengangkutan hasil-hasil perkebunan, pembuatan jalan kereta api ini pula bertujuan sebagai pertahanan militer. Dimana jika terjadi serangan musuh transportasi kereta api akan digunakan sebagai angkutan penumpang atau alat-alat perang hingga ke pelabuhan. Pada awal penggunaannya sarana Kereta Api ini mempunyai hubungan langsung dengan pelabuhan hal ini dikarenakan pelabuhan merupakan tempat singgah pertama bangsa-bangsa yang akan menginjakkan kakinya ke tanah Indonesia.¹¹

Tahun 1864, merupakan tahun awal dimana pembangunan jalan kereta api ini mulai dibangun. Adapun pembangunan ini dilaksanakan di kawasan Semarang-Yogyakarta-Surakarta. Sejak masa ini, mulai terjadi masa perluasan pembangunan jalur kereta api ke wilayah-wilayah lainnya di Priangan dibawah oleh perusahaan pemerintah yang bernama *Staatsspoorwegen*.¹²

Pembangunan Buitenzorg-Bandung-Cicalengka merupakan pembangunan jalur kereta api pertama yang terjadi di wilayah Priangan. Pembangunan jalan kereta api ini didasarkan dari permintaan agar ada jalur yang menghubungkan antara wilayah Priangan dan juga Batavia. Wilayah Priangan yang memiliki kondisi alam yang subur, dengan perkebunan yang sangat luas sangat membutuhkan transportasi pendukung agar kegiatan perekonomian antara Priangan-Batavia ini berjalan dengan lancar.¹³ Kondisi wilayah yang dikelilingi oleh pegunungan pula menjadi salah satu faktor penghambat dalam pengiriman hasil-hasil perkebunan

⁹ Hartono Kunto, *Wajah Bandoeng Tempo Doloe*, (Bandung: Granesia, 1985), hlm. 38.

¹⁰ Hartono Kunto, *ibid.*, hlm. 2-3.

¹¹ Iman Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api 1867-1992*, (Bandung: Yayasan Pusaka, 1992), hlm. 5.

¹² Iman Subarkah, *ibid.*, hlm. 67.

¹³ Iman Subarkah, *ibid.*, hlm. 71-72.

oleh karena itu pembangunan jalan kereta api sangat memberikan manfaat yang baik pada sektor perkebunan di Priangan.¹⁴ Adapun pembangunan jaringan kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka ini terjadi dengan berbagai tahapan. Jalur Buitenzorg-Cicurug dibuka pada tahun 1881, Cicurug-Sukabumi dibuka pada tahun 1882, Sukabumi-Cianjur dibuka pada tahun 1883, Cianjur-Bandung dibuka pada tahun 1884 dan Bandung-Cicalengka dibuka pada tahun 1884.¹⁵

Pada penelitian ini penulis mengambil fokus bahasan tentang jalur kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka. Adapun salah satu halte pemberhentian kereta api yang berada pada jalur tersebut adalah halte Cimahi. Dalam penelitian yang berjudul “Pengaruh Transportasi Perkeretaapian dalam Pembangunan Kota Cimahi (1884-1975)” penulis akan membahas terkait pengaruh dari pembangunan jalan kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka tepatnya pada pembangunan halte Cimahi. Halte Cimahi ini dibuka pada 17 Mei 1884 sebagai sarana pemberhentian kereta. Pada awal tahun 1900 halte Cimahi ini mengalami masa perubahan menjadi stasiun agar bisa mengangkut penumpang lebih banyak dan juga di latarbelakangi oleh faktor yang pada saat itu wilayah Cimahi terpilih sebagai wilayah baru untuk dijadikan sebuah Garnisun Militer milik Kolonial Belanda.

Adapun nama Cimahi ini diambil dari bahasa Sunda yaitu *Cai Mahi* yang artinya sumber air yang cukup. Nama ini diambil karena pada zaman dahulu kawasan Cimahi ini merupakan kawasan dengan sumber air yang tidak pernah habis dipakai. Cimahi sendiri sudah dikenal sejak tahun 1811, dimana pada saat itu Gubernur Jenderal Helman Willem Deandles membuat jalan Anyer-Panarukan.¹⁶

Hal menarik dalam kajian ini adalah dimana pada tahun 1884 Cimahi disini masih merupakan sebuah bagian dari distrik Cilokotot. Distrik Cilokotot ini mulai dikenal sejak terjadinya pembangunan Jalan Raya Pos yang mana melewati daerah Cilokotot ini. Diketahui bahwa distrik Cilokoto ini merupakan awal mulanya wilayah Cimahi. Seiring berjalannya waktu ditambah wilayah Cimahi ini dijadikan

¹⁴ Iman Subarkah, *ibid.*, hlm. 73-75.

¹⁵ Heritage KAI, *Stasiun Cimahi*, diakses pada 1 November 2023, pukul 20:15, melalui <https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Cimahi>

¹⁶ Zaenuddin HM, *Asal Usul Benda-Benda di Sekitar Kita Tempo Doeloe*. (Jakarta Selatan: Change Publisher, 2015), hlm. 139-140.

sebagai Garnisun Militer Kolonial halte Cimahi pun berubah statusnya menjadi stasiun Cimahi, yang mana hal ini sangatlah berdampak terhadap perkembangan Cimahi sendiri. Hingga pada tahun 1975 wilayah Cimahi ini bergabung menjadi bagian dari Kabupaten Bandung.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latarbelakang diatas didapatkan rumusan masalah yaitu:

1. Bagaimana sejarah perkeretaapian di Kota Cimahi Pada 1884-1975?
2. Bagaimana pengaruh transportasi perkeretapian Cimahi terhadap pembangunan Kota Cimahi tahun 1884-1975?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian diatas yaitu:

1. Untuk mengetahui sejarah perkeretaapian di Kota Cimahi pada 1884-1975.
2. Untuk mengetahui pengaruh transportasi perkeretaapian dalam pembangunan Kota Cimahi tahun 1884-1975.

D. Kajian Pustaka

Kajian pustaka ini dilakukan untuk menggali informasi dari penelitian-penelitian sebelumnya yang memiliki objek kajian yang sama. Sebelum seorang sejarawan melakukan sebuah penelitian, sejarawan tersebut perlu melakukan tinjauan terhadap literatur dengan topik serupa yang telah ada sebelumnya, hal ini dikarenakan seorang sejarawan sebelum melakukan penelitian berada pada pemahaman yang kosong. Tahapan ini dilakukan sebagai bahan bandingan baik mengenai kekurangan maupun kelebihan yang sudah ada sebelumnya juga berguna untuk memberikan informasi mengenai pembeda antara penelitian yang dilakukan oleh penulis dengan penelitian-penelitian terdahulu.

Berdasarkan pemaparan di atas maka peneliti melakukan tahapan kajian pustaka ini terhadap sumber sumber yang kemudian digunakan sebagai acuan penulis dalam melakukan sebuah penelitian, sumber tersebut diantaranya:

1. Transportasi Kereta Api Dalam Pembangunan Kota Solo Tahun 1900-1940.

Skripsi tersebut merupakan tugas akhir Auditya Martin N.R sebagai syarat kelulusan di Fakultas Sastra dan Seni Rupa Universitas Sebelas Maret tahun 2010. Skripsi ini banyak memberikan informasi kepada penulis karena memiliki kajian

yang sama namun dengan studi kasus yang berbeda. Pada skripsi ini dijelaskan secara rinci mulai dari pembangunan jaringan kereta api pertama di Indonesia yaitu Jalur yang menghubungkan daerah Semarang-Vostenlanden sebagai alat angkut untuk mengirim hasil alam Semarang-Vostenlanden. Skripsi ini juga menjelaskan mengenai dampak-dampak dari pembangunan jaringan kereta api Solo. Pembangunan jalur kereta api Solo ini berakibat pada berhentinya aktifitas ekonomi di sungai Bengawan Solo, namun setelah terjadinya pembangunan ini perekonomian Solo berpindah ke pusat pasar di tengah kota. Pembangunan Kota Solo pun mulai digalakan dengan mengacu kepada gaya arsitektur tata letak kota di Eropa. Pasar-pasar pula mulai dibangun didekat-dekat stasiun serta terjadinya pengelompokan pemukiman sesuai ras pada tata ruang kota Solo.¹⁷

Adapun skripsi ini sangat komprehensif dan juga memberikan pengetahuan serta gambaran kepada penelitian yang akan penulis lakukan. Memiliki kesamaan dimana sama-sama membahas mengenai pengaruh transportasi yang berdampak kepada pembangunan kota tentu saja skripsi ini akan sangat membantu penulis untuk kedepannya.

2. Kereta Api dan Tradisi Mudik Lebaran di Bandung Tahun 1980-2014

Jurnal ini merupakan karya tulis Syarifani Herdianti yang diterbitkan pada tahun 2020 di jurnal *Historia Madania*. Penelitian ini membahas pembangunan jalur kereta api, dimulai dari proyek perdana di wilayah Hindia Belanda, khususnya di Jawa Timur, hingga pengembangannya ke wilayah Priangan. Selain itu, jurnal ini juga mengulas penggunaan layanan kereta api sebagai alat transportasi mudik di wilayah Bandung pada periode 1980-2014. Fokus utama jurnal ini memberikan gambaran mendalam tentang perkembangan jalur kereta api di Hindia Belanda pada masa itu. Dengan demikian, jurnal ini sangat bermanfaat bagi penulis sebagai referensi untuk memahami perkembangan topik yang sedang diteliti

3. Sejarah Kereta Api Di Priangan.

Buku tersebut merupakan karya dari Prof. Dr. Agus Mulyana, M.Hum yang diterbitkan pada tahun 2017 di Yogyakarta oleh Penerbit Ombak. Adapun pada

¹⁷ Auditya Martin N.R, *Transportasi Kereta Api dalam Pembangunan Kota Solo Tahun 1900-1940*, (Surakarta: Universitas Sebelas Maret, 2010), hlm. 123.

awalnya buku ini merupakan karya disertasi Prof. Agus ketika menyelesaikan program Doktor pada Program Studi Ilmu Sejarah di Universitas Pendidikan Indonesia. Buku ini membahas mengenai pembangunan jalan kereta api pada lajur-lajur yang ada di Keresidenan Priangan dengan periode kajian yaitu periode Kolonial tahun 1878-1924.¹⁸ Fokus bahasan pada buku ini mencakup latar belakang pembangunan, arah lajur jalan serta pelaksanaan kegiatan pembangunan jaringan jalan kereta api.¹⁹

Buku ini sangat membantu penulis dalam memberikan informasi terkait pembangunan jalur kereta api di Priangan serta latar belakang mengapa kereta api dipilih sebagai alat transportasi untuk digunakan pada masa kolonial tersebut. Adapun pembahasan mengenai topik yang saya teliti yaitu stasiun Cimahi disini hanya dijelaskan secara singkat saja. Kota Cimahi dibuku ini dijelaskan sebagai Kota yang dipilih dengan tujuan militer, selebihnya buku ini lebih menjelaskan terkait kegiatan pembangunan jalur-jalur kereta api di Priangan.

4. Transportasi Kereta Api Di Jawa Barat Abad Ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung).

Jurnal ini merupakan karya Lasmiyati yang terbit pada tahun 2017 di Jurnal Patanjala yang merupakan Jurnal milik Balai Pelestarian Nilai Budaya Jawa Barat. Jurnal ini memuat informasi mengenai pembangunan kereta api Bogor-Sukabumi-Bandung, dijelaskan bahwa pembangunan ini dilatarbelakangi oleh ketiga kawasan tersebut yang merupakan wilayah yang mempunyai komoditas perkebunan teh dan kopi yang sangat besar. Oleh karena itu dibangunlah jalan kereta api sebagai sarana pengangkutan hasil kebun yang terus meningkat. Pada jurnal ini dijelaskan secara rinci mengenai pembangunan jalan kereta di tiga kawasan tersebut mulai dari rencana dan permohonan pembangunan, alat yang digunakan dalam pembangunan serta pengoprasian kereta api pada saat itu.²⁰

¹⁸ Agus Mulyana, *Sejarah Kereta Api di Priangan* (Yogyakarta: Penenerbit Ombak, 2017), hlm. 9.

¹⁹ Agus Mulyana, *ibid.*, hlm. 7.

²⁰ Lasmiyati, *Transportasi Kereta Api di Jawa Barat Abad Ke-19*, (Patanjala: Vol. 9 No. 2, 2017), hlm. 198.

Pada jurnal ini dijelaskan pula akibat dari dibangunnya jalan kereta api di Bandung. Masyarakat Bandung menjadi lebih ramai pada saat itu mereka memanfaatkan transportasi kereta api ini dengan sangat baik bukan hanya sebagai alat untuk mengangkut hasil kebun namun juga sebagai sarana untuk berlibur.²¹ Pada jurnal ini tidak dijelaskan secara rinci terkait pemberhentian di stasiun Cimahi itu masih terbilang kurang. Adapun jurnal dan penelitian penulis memiliki aspek yang sama yaitu mengkaji mengenai akibat dari pembangunan jalan kereta api tersebut namun berbeda studi kasus, pada penelitian penulis mengkaji mengenai akibat dari pembangunan jaringan kereta api di Kota Cimahi.

E. Langkah-Langkah Penelitian

Setiap penelitian yang sifatnya ilmiah tentu saja memerlukan dukungan dari sebuah metode, hal ini dikarenakan keberhasilan suatu penelitian ilmiah tergantung dengan metode penelitian yang digunakan oleh penulis.²² Sesuai dengan topik yang diteliti oleh penulis yang berjudul “Pengaruh Transportasi Perkeretaapian dalam Pembangunan Kota Cimahi (1884-1975)” maka dari itu penulis disini menggunakan metode penelitian sejarah dalam mengkaji topik tersebut.

Louis Gottchalk mendeskripsikan metode sejarah sebagai sebuah proses atau tahapan analisis serta uji kesaksian sejarah untuk menemukan data serta informasi yang autentik serta kredibel, dengan tahapan ini akan menghasilkan cerita sejarah yang dapat dipercaya.²³ Dalam metode sejarah ini aspek kronologis sangatlah penting.²⁴ Adapun menurut Sulasman, metode penelitian sejarah ini merupakan suatu metode atau cara yang digunakan sebagai dasar pada penelitian sejarah dengan permasalahan yang di telitinya, dapat diartikan pula bahwa metode penelitian ini adalah dasar untuk merekonstruksi peristiwa sejarah menjadi sebuah cerita sejarah yang sifatnya dapat dipercaya.²⁵ Penelitian ini dilakukan dengan melakukan empat tahapan yang menjadi dasar dalam penelitian sejarah, yaitu: heuristik atau tahapan mencari dan pengumpulan sumber, kritik sumber atau

²¹ Lasmiyati, *ibid.*, hlm. 207.

²² Auditya Martin N.R, *Transportasi Kereta Api dalam Pembangunan Kota Solo Tahun 1900-1940*, (Surakarta: Universitas Sebelas Maret, 2010), hlm. 134.

²³ Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah*, (Bandung: CV Pustaka Setia, 2014), hlm. 74.

²⁴ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013), hlm. 80.

²⁵ Kuntowijoyo, *ibid.*, hlm. 74-75.

tahapan menyeleksi sumber tentang kebenaran dan keaslian sumber yang mencakup dua kritik yaitu ekstern dan intern, interpretasi atau tahapan penafsiran data yang telah mengalami tahapan kritik sumber dan historiografi yaitu tahapan penulisan sejarah hingga menghasilkan suatu cerita sejarah yang dapat dipercaya.²⁶

1. Heuristik

Menurut Notosusanto, heuristik berasal dari bahasa Yunani Kuno "Heuriskein" yang artinya mencari tahu atau menemukan.²⁷ Heuristik atau tahapan pengumpulan sumber merupakan tahapan pertama yang dilakukan peneliti dalam metode penelitian sejarah. Heuristik ini dilakukan dengan mengumpulkan sumber-sumber, data, informasi serta jejak sejarah sebanyak mungkin untuk dijadikan sumber bagi tahapan metode penelitian sejarah selanjutnya.²⁸

Adapun sumber dalam tahapan heuristik ini terbagi kedalam tiga kategori jenis yaitu sumber tertulis, sumber lisan dan juga sumber benda. Sumber tertulis ini merupakan sumber yang wujudnya seperti laporan tertulis, sumber tertulis ini dapat ditemukan dalam kertas, dokumen, batu, dinding, dan lain-lain. Sedangkan sumber lisan merupakan sumber yang berasal dari orang yang memberikan kesaksian terhadap peristiwa sejarah, namun sumber lisan ini rentan mengalami subjektifitas dikarenakan faktor-faktor alamiah yang dimiliki oleh manusia seperti lupa dan penafsiran dari narasumber yang dimintai keterangan. Selain itu terdapat pula sumber benda, yang dimaksud dengan sumber ini adalah informasi mengenai peristiwa sejarah yang dapat diketahui faktanya karena adanya benda-benda tinggalan pada peristiwa tersebut, benda ini dapat berupa sebuah batu, logam dan sebagainya.²⁹

Dalam tahapan heuristik ini penulis melakukan pengumpulan sumber dengan mencari beberapa perpustakaan seperti Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Daerah Provinsi Jawa Barat, Arsip Nasional Republik Indonesia, Perpustakaan Umum Kota Cimahi, Dinas Arsip Daerah Kota Cimahi, Perpustakaan Dinas Sejarah Angkatan Darat, Arsip Negara Indonesia dan Perpustakaan Nasional

²⁶ Kuntowijoyo, *ibid.*, hlm. 69.

²⁷ Kuntowijoyo, *ibid.*, hlm. 93.

²⁸ Lilik Zulaicha, *Metodologi Sejarah*, (Surabaya: UIN Sunan Ampel, 2014), hlm. 17.

²⁹ Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah*, (Bandung: CV Pustaka Setia, 2014), hlm. 95.

Republik Indonesia. Penulis juga melakukan pencarian sumber di berbagai website online, seperti delpher.nl, website resmi PT. KAI (Persero), serta website resmi Kota Cimahi. Adapun dari ketiga jenis kategori sumber yang telah dijelaskan di atas sumber-sumber tersebut diklasifikasikan ke dalam dua kategori lagi, yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber-Sumber yang penulis gunakan dalam penulisan ini sebagai berikut:

a) Sumber Primer

Sumber primer merupakan sumber yang berasal dari kesaksian dari seseorang yang melihat peristiwa itu secara langsung dengan mata kepala sendiri atau peristiwa yang terekam kamera, voice recorder atau alat tulis yang sudah ada pada saat itu. Sumber primer ini memiliki syarat utama yaitu setiap sumbernya haruslah sejaman dengan peristiwa yang terjadi. Jika sumber tersebut tidak sejaman maka sumber tersebut tidak dapat dikategorikan sebagai sebuah sumber primer.³⁰

1) Sumber Tertulis

a) Staatsblad

- (1) Staatsblad Van Nederlandsch Indie Van 1816-1845, (Zalt-Bommel: Joh. Noman En Zoon, 1847).
- (2) Staatsblad van Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1882, (Batavia: Landsdrukkerij, 1883).
- (3) Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1897, (Batavia: Landsdrukkerij, 1897).

b) Buku

- (1) Thomas Stamford Raffles, *The History of Java*, (London: John Murray, 1817).
- (2) Thomas Stamford Raffles, *Geschiedenis van Java*, (Amsterdam: Van Cleef, 1836).
- (3) Frans Junghuhn, *Java Zijne Gedaante Zijn Plantentooi En Inwendige Bouw*, (S Gravenhage: C. W. Mieling, 1853),

³⁰ Sulasman, *ibid.*, hlm. 96.

- (4) H. J. Lion, *Hoe Indie Geregeerd Wordt Met Zes Bijlagen Over Spoorwegen In Nederlandsch Indie En Britsch Indie*, ('S Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1861).
- (5) Willem Thieme, *Koloniale Jaarboeken Maandschrift Tot Verspreiding Van Kennis Der Nederlandsche En Buitenlandsche Overzeesche Bezittingen Tweede Jaargaang*, (Zutphen: H. M. Van Dorp op Batavia, 1862).
- (6) D. J. J. De Hollander, *Handleiding Bij De Beoefning Der Land-En Volkenkunde Van Nederlandsch Oost-Indie*, (Te Breda: Broese & Comp, 1874).
- (7) Joh. Noman En Zoon, *Spoorwegaanleg Op Java-Particuliere Of Staatsspoorwegen?*, (Leiden: Boekdrukkerij Van L. Van Nifterik H, 1875).
- (8) Bij Gebr. J van Langenhuysen, *Aanleg van Spoorwegen Op Java*, (S Gravenhage: Koninklijk van Ingenieurs, 1875).
- (9) Leonard Woudrichem van Vliet, *Spoorweg-Aanleg Op Java Het Wetsontwerp Tot Bekrchtiging Van Vier Overeenkomsten Tusschen Den Staat En De Nederl.- Indische Spoorweg-Maatschappij*, ('S Gravenhage: W. P. Van Stockum & Zoon, 1877).
- (10) S. Coolsma, *Twaalf Voorlezingen Over West-Java. Het Land, De Bewoners En De Arbeid Der Nederlandsche Zendingsvereeniging*, (Rotterdam: D. Van Sijn & Zoon, 1879).
- (11) S.Coolsma, *West Java*, (Rotterdam: J. H. Dunk, 1881).
- (12) Verslag van de Dienst der Staatsspoorwegen op Java over Heet Jaar 1882, (Batavia: Ogilve Co, 1882).
- (13) Marius Buys, Batavia, *Buitenzorg En De Preanger Gids Voor Bezoekers En Toeristen*, (Batavia: G. Kolff & Co, 1891).
- (14) A. W. E. Weijerman, *Geschiedkundig Overzicht Van Het Ontstaan der Spoor-en Tramwegen In Nederlandsch Indie*, (Rijswijk-Batavia: Javasche Boekhandel & Drukkerij, 1904).

- (15) Jan Scheepstra, H, dkk, *De Wereld In: Tweede Serie*, (Groningen: J. B Wolters, 1907).
- (16) Sanders, J. W, *Voorshriften Betreffende Het Lager Onderwijs (Met Uitzondering Van Het Inlandsch Onderwijs) Gevolgd Door Algemeene Personeele Bepalingen*, (Batavia: De Verwachting, 1918).
- (17) S. A. Reitsma, *Hoofdambtenaar ter beschikking Staat Spoorwegen en Tramwegen-Tekst en Aanhangsel*, (Weltevreden: Brecht en.Co, 1919).
- (18) S. A. Reitsma en W. H. Hoogland, *Gids Van Bandoeng En Omstreken*, (Bandung: N. V. Mij. Vorkink Bandoeng, 1921).
- (19) S. A. Reitsma en W.H. Hoogland, *Hoogland Gids Van Bandoeng En Midden-Priangan*, (Bandung: N. V. Mij Vorkink, 1927).
- (20) W. Bosch, dkk, *Feest Bundel 1936: Geneeskundig Tijdschrift Voor Ned.-Indie*, (Batavia: G. Kolff & Co, 1936).
- (21) Brugmans, I, J, *Geschiedenis Van Het Onderwijs In Nederlandsch-Indie*, (Batavia: J. B Wolters, 1938).
- c) Koran dan Majalah
- (1) Java-Bode: Nieuws, Handels-en Advertentieblad voor Nederlandsch-Indie edisi 19-08-1889, *Belast*, (Batavia: Bruining, No 190).
- (2) De Avondpost, edisi 31 Juli 1894, No. 2798, *Benoemingen en Besluiten*, (Den Haag, 1894).
- (3) Kereta Api, Warta Administratie edisi 29 April 1932.
- (4) Kereta Api, Warta Administratie edisi 31 Mei 1932.
- (5) Kereta Api, Warta Administratie edisi 1 sampai 30 bulan Juni dan Juli.
- (6) Kereta Api, Warta Administratie edisi 31 Agustus 1932.
- (7) Kereta Api, Warta Administratie edisi 30 September 1932.
- (8) Harian Asia-Raya edisi 25 Juli 1944, *Gerakan Memperbesar Tenaga Pengangkoetan Didarat*, (Djakarta: Hookabe Masaji, 1944).
- (9) Harian Asia-Raya edisi 3 Agustus 1944, *Peroebahan Dikalangan Pengangkoetan*, (Djakarta: Hookabe Masaji, 1944).

- (10) Spoor-En Tramwegen Tijdschrift voor het spoor- en tramwegwezen in Nederland en Indie edisi 29 Agustus 1946, (Den Haag: Moorman's Periodieke Pers).
- (11) Harian Indonesia edisi 31 Juli 1950, *Djawatan Kereta Api Disempurnakan Untuk Memenuhi Pengangkutan Modern*, (Bandung: Harian Indonesia).
- (12) Harian Indonesia edisi 1 September 1950, *Djawatan Kereta Api Menambah Kekajaan*, (Bandung: Harian Indonesia).
- (13) *Insulinde: Weekblad Gewijd Aan Koloniale Zaken, Een Militaire stad in wording*, edisi 20 Oktober 1896, (Amsterdam: J.H de Bussy, 1896).
- (14) *Militair Weekblad: gewijd aan de belangen van Staat, Leger, Marine en Schullerij*, edisi 20 April 1899, (Den Haag: Belinfante).
- (15) Indisch Genootschap Vergadering Van 28 November 1899 (Hindia Belanda: Senatoria, 1899).
- (16) *Het Kind Veertiendaagsch Blhead Voor Ouders En Epvoeders*, edisi 4 Juni 1910 No. 12

2) Sumber Benda

- (1) Peta Kota Cimahi
- (2) Peta Distrik Cilokotot Koleksi De Haan sekitar tahun 1800
- (3) Jembatan Cisokan di Cianjur 1874
- (4) Perkebunan Kopi Sukawana di Cimahi 1890
- (5) Foto Spoorstation Tjimahi 1895
- (6) Terowongan Kereta Api Negara di stasiun Lampegan perbatasan Sukabumi dan Cianjur 1895
- (7) Foto Militairen te Tjimahi 1900
- (8) Foto Rumah Sakit Militer Di Cimahi Tahun 1900
- (9) Foto Spoorstation Tjimahi 1907
- (10) Jembatan Citarum 1907
- (11) Foto Suasana Cimahi 1907 Kantor Pusat Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij di Semarang 1909
- (12) Foto Fadase Stasiun Cimahi 1910

- (13) Foto Kartu Pos Stasiun Kereta Api 1910
- (14) Foto Garnisun KNIL di Cimahi 1923
- (15) Kantor Pusat Staatsspoorwegen (SS) di Bandung 1930
- (16) Foto Kantin Militer Cimahi 1930
- (17) Poster Propaganda Rikuyu Sokyoku 1942-1945

b) Sumber Sekunder

Sumber sekunder merupakan sumber yang bukanlah berasal dari orang yang menyaksikan atau mengalamilangsung peristiwa tersebut. Sumber sekunder ini juga tidak berasal dari yang sama dengan kejadian peristiwa tersebut. Dapat dikatakan bahwa sumber sekunder ini merupakan hasil penelitian orang lain yang membahas mengenai topik yang serupa atau berkesinambungan dengan topik penelitian kita.³¹

a) Sumber Tertulis

- (1) Helius Sjamsuddin, dkk, *Menuju Negara Kesatuan: Negara Pasundan*, (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1992).
- (2) Haryoto Kunto, *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe*, (Bandung: Granesia, 1985).
- (3) Sumarsono Mestoko, dkk, *Pendidikan Di Indonesia Dari Jaman Ke Jaman*, (Jakarta: Balai Pustaka: 1985).
- (4) Sartono Kartodirdjo dan Djoko Surjo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia Kajian Sosial Ekonomi*, (Yogyakarta: Aditya Media, 1991).
- (5) Imam Subarkah, *Sekitar 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, (Bandung: Yayasan Pusaka, 1992).
- (6) Djohan Makmur, dkk, *Sejarah Pendidikan Di Indonesia Zaman Penjajahan*, (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1993).
- (7) Nina H Lubis, *Kehidupan Kaum Menak Priangan 1800-1942*. Bandung: Pusat Kebudayaan Sunda, 1998).
- (8) Edi S, dkk, *Sejarah Pendidikan Daerah Jawa Barat*, (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, 1998).

³¹ Sulasman, *ibid.*, hlm. 97.

- (9) Mumuh Muhsin Z, *Priangan dalam Arus Dinamika Sejarah*, (Jatinangor: Masyarakat Sejarawan Indonesia Cabang Jawa Barat Press, 2011).
- (10) Rencana Induk Perkeretaapian Nasional Kementerian Perhubungan Ditjen Perkeretaapian (Jakarta: Maret 2011),
- (11) Sudarsono Katam, *Kereta Api Di Priangan Tempo Doloe*, Bandung: PT. Dunia Pustaka Jaya, 2014).
- (12) Zenuddin HM, *Asal Usul Kota-Kota Di Indonesia Tempo Doeloe*, (Jakarta Selatan: Change Publisher, 2014).
- (13) Nina Herlina Lubis, *Sejarah Kota Cimahi*, (Cimahi: Pemerintah Kota Cimahi, 2015).
- (14) Agus Mulyana, *Sejarah Kereta Api di Priangan*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2017).
- (15) Fitriani, Dian Eka, *Citra Kota Cimahi Dalam Arsip*, (Jakarta Selatan: Arsip Nasional Republik Indonesia, 2023).
- (16) Januar Riyadhpriyatna Hidayatullah, Levana Aprilia dan Achmad Ruchihadiana Tisnasendjaja, *Peta Risiko Kota Cimahi: Strategi Pemanfaatan SIG untuk Menilai Dan Mengurangi Kerawanan Multi-Hazard*, (Sumedang: Mega Press Nusantara, 2023).
- (17) Bayu Dewanto, dkk, *126 Tahun Rumah Sakit Dustira 1897-2023*, (Cirebon: LovRinz Publishing: 2023).
- (18) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1958 tentang penghapusan tanah partikelir.
- (19) Surat Keputusan Walikota Cimahi Nomor 430/Kep.1692-Disbudparpora/2022 Tentang Bangunan Stasiun Kereta Api Cimahi Sebagai Bangunan Cagar Budaya Kota Cimahi.
- (20) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 1950 Tentang Pembentukan Provinsi Djawa Barat.
- (21) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 1975 Tentang Pembentukan Kota Administratif Cimahi.

- (22) Cinthia Dwika Putri, *Perkembangan Hollandsch Inlandsche School Di Yogyakarta Tahun 1915-1942*, (Universitas Negeri Yogyakarta: Jurnal Prodi Ilmu Sejarah).
- (23) Lasmiyati, *Transportasi Kereta Api di Jawa Barat Abad Ke-19*, (Patanjala: Vol. 9 No. 2, 2017).
- (24) Suyahmo, *Filsafat Dialektika Hegel: Relevansinya dengan Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945*, (Jurnal Humaniora: Vol. 19, No. 2, 2007).
- (25) Muhammad Ishak, *Sistem Penjajahan Jepang di Indonesia*, Jurnal Inovasi: Vol. 9, No. 1, (Gorontalo: Universitas Negeri Gorontalo, 2012).
- (26) Yusi Ratnawati, *Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial Di Semarang Tahun 1867-1901*, Journal of Indonesian History: Vol.3, No. 2, (Semarang: Universitas Negeri Semarang, 2015).
- (27) Nindia Larasari, Skripsi, (*Sistem Pengelolaan Arsip di Bagian Anggaran Pt Kereta Api Indonesia Daop 4 Semarang*, Salatiga: Universitas Kristen Satya Wacana, 2017),
- (28) Ririn Darini dan Avrilia Wahyu Ekayati, *Sengketa Tanah Partikelir di Jawa Setelah Berlakunya UU No. 1 Tahun 1958*, Jurnal Estoria: Vol. 3, No. 2, (Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta: 2023).
- (29) Yuni Wachid Asrori, *Invansi Jepang di Semenanjung Korea dan Hindia Belanda: Resistensi Bangsa Korea dan Indonesia Kepada Jepang*, Jurnal Humanis: Vol. 16, No. 2, (Yogyakarta: Sekolah Vokasi Universitas Gajah Mada, 2024).
- (30) Yoel Kurniawan Raharjo, *Kebijakan Pemerintah Daendels di Jawa 1808-1811*, Jurnal Candrasangkala: Vol. 10, No. 1, (Yogyakarta: Universitas Sanata Dharma, 2024).
- (31) Aldilla Dinda Yuniarta, Akhmad Ryan Pratama dan Kayan Swastika, *Jalur Kereta Api dan Perkembangan Kota Lumajang pada Masa Kolonial Hindia Belanda, 1893-1942*, Jurnal Sejarah Indonesia: Vol. 7, No. 1, (Jember: Universitas Jember, 2024).

b) Artikel Website

- (1) Cimahi Tempo Dulu, diakses melalui <https://cimahikota.go.id/galeri/detail/1-cimahi-tempo-dulu>
- (2) Stasiun Cimahi, diakses melalui <https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Cimahi>
- (3) Potret Cimahi Tempo Doeloe, diakses melalui <https://infocimahi.co/articles/potret-cimahi-tempo-doeloe>
- (4) Sejarah Cimahi, diakses melalui <https://cimahikota.go.id/halaman/sejarah>
- (5) Badan Pusat Statistik Kota Cimahi, *Geografi dan Iklim*, diakses melalui <https://cimahikota.bps.go.id/subject/153/geografi-dan-iklim.html#subjekViewTab3>
- (6) Jumlah Penduduk Kota Cimahi 575,52 Ribu Data per 2023, diakses melalui <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2024/06/12/jumlah-penduduk-kota-cimahi-575-52-ribu-jiwa-data-per-2023>
- (7) *Masmil (Pemasyarakatan Militer)*, diakses melalui https://disbudparpora.cimahikota.go.id/tour/detail/35-masmil-pemasyarakatan-militer?__cf_chl_tk=xJAQPboN_u61nlFL1qeNGVV0C.OwKlIepsYbFXH2Xo-1731383044-1.0.1.1-gL1SQrm.A5qTYunT2TQ4sLsW6dEz5.c.MLJgMT9uxRM
- (8) *Jadi Cagar Budaya, ini Sejarah Lengkap Stasiun Cimahi*, diakses melalui <https://cimahikota.go.id/berita/detail/81966-jadi-cagar-budaya,-ini-sejarah-lengkap-stasiun-cimahi>.
- (9) Kota Administratif Cimahi 1975-2001, diakses melalui <https://arsipstatis.cimahikota.go.id/drs.-didin-rochadin-97>.
- (10) *Cerita dan Sejarah Panjang RS Dustira Kota Cimahi*, melalui <https://cimahikota.go.id/artikel/detail/1323-cerita-dan-sejarah-panjang-rs-dustira-kota-cimahi>.

2. Kritik Sumber

Adapun kritik sumber ini merupakan tahapan meneliti sumber, data serta informasi yang telah dikumpulkan oleh penulis, tahapan penelitian sumber ini

dilakukan secara kritis guna mengetahui kebenaran serta keaslian pada sumber-sumber yang telah didapatkan.³² Adapun pada kritik sumber ini dilakukan dua tahapan pengujian yaitu kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern ini digunakan dalam menguji keaslian dan kebenaran sumber yang telah didapatkan. Sedangkan kritik intern digunakan untuk memvalidasi mengenai kebenaran dari isi sumber yang telah didapatkan oleh peneliti. Berikut akan dijelaskan lebih mendalam terkait kritik ekstrn dan kritik intern.³³

a) Kritik Eksternal

Kritik ekstern merupakan suatu langkah dimana pada tahapan ini dilakukan pengujian terhadap berbagai aspek luar dari suatu sumber sejarah mencakup aspek-aspek otentisitas dan integritas ini. Hal ini digunakan untuk menentukan keaslian dari suatu sumber sejarah yang kita ambil. Adapun cara yang digunakan untuk menentukan keaslian sumber adalah dengan melihat tanda tangan, tulisan tangan, kertas, cat, bentuk huruf, cap, penggunaan bahasa, dan lain-lain.³⁴

Pada tahapan penyeleksian dapat dilakukan dengan menentukan apakah sumber tersebut merupakan sumber yang layak atau pun tidak, hal ini dapat dilihat dari siapa yang telah membuat sumber tersebut, bagaimana kondisi kertas baik berupa bahan maupun kualitas kertas yang digunakan, tanggal dokumen ini dikeluarkan, materi dokumen, tinta yang digunakan gaya penulisan sumber, bahasa yang digunakan serta apakah sumber dokumen tersebut sejaman atau tidak dengan periode penelitian yang akan dilakukan. Adapun pada kritik eksternal ini pula merupakan seleksi yang dilakukan terhadap aspek luar sumber (fisik).³⁵ Dalam implementasi kritik eksternal, peneliti terfokus kepada sumber primer sebagai berikut:

- 1) Marius Buys, Batavia, *Buitenzorg En De Preanger Gids Voor Bezoekers En Toeristen*, (Batavia: G. Kolff & Co, 1891).

³² Nina Herlina, *Metode Sejarah*, (Bandung: Satya Historika, 2020), hlm. 30.

³³ Dudung Abdurahman, *Metodologi Penelitian Sejarah*, (Jakarta: PT. Logos Wacana Ilmu, 1999), hlm. 58-59.

³⁴ Heliuss Samsuddin, *Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2012), hlm. 104.

³⁵ Heliuss Samsuddin, *ibid.*, hlm. 104.

Buku ini merupakan sumber yang sangat berharga untuk penelitian sejarah karena ditulis oleh Marius Buys, seorang turis yang menyaksikan langsung peristiwa yang terjadi di Priangan dan menuliskannya menjadi sebuah buku. Buku ini penulis dapatkan dalam bentuk digital dari website delpher.nl. Sebagai sumber sezaman, buku ini memberikan perspektif langsung dan relevan mengenai kejadian tersebut, yang menjadikannya sangat kredibel. Kondisi buku yang baik, dengan tulisan berbahasa Belanda yang masih utuh dan jelas terbaca, sehingga memastikan informasi didalamnya dapat diakses dengan mudah. Kehadiran cap dari *Koninklijke Bibliotheek* memperkuat keabsahan buku ini sebagai bagian dari koleksi perpustakaan yang terkenal dan terpercaya, menegaskan statusnya sebagai dokumen sejarah yang sah. Buku ini juga telah lolos dari kritik ekstern, menunjukkan bahwa ia layak digunakan sebagai sumber yang valid dan dapat diandalkan untuk penelitian sejarah.

- 2) Koran Harian Asia-Raya edisi 25 Juli-6 Desember 1944 (Djakarta: Hookabe Masaji, 1994).

Koran ini diperoleh dari website digitalcollections.universiteitleiden.nl, merupakan sumber autentik yang penting untuk penelitian sejarah. Ditulis oleh R. Soekarjo Wirjopranoto, koran berbahasa Indonesia ini menggunakan ejaan lama dan menyajikan informasi dengan identitas yang jelas, termasuk alamat kantor redaksi. Koran ini telah didigitalisasikan dan terdiri dari 2 halaman pada setiap edisinya dengan kondisi yang masih utuh; kertas berwarna abu-abu dan tulisan yang dicetak dengan tinta hitam tetap terbaca dengan jelas.

Koran “Harian Asia-Raya” ini menyajikan berita-berita terbaru terkait perusahaan transportasi darat selama masa pendudukan Jepang di Indonesia, dari tanggal 25 Juli hingga 6 Desember 1944. Hal ini menjadikan koran tersebut sumber yang autentik dan utuh, karena memberikan gambaran langsung tentang kondisi dan perkembangan di masa itu.

- 3) Foto suasana Stasiun Cimahi 1895

Foto ini diperoleh dari website digitalcollections.universiteitleiden.nl dan merupakan sumber berharga untuk penelitian sejarah. Foto tersebut menampilkan suasana Stasiun Cimahi pada tahun 1895, dengan catatan di sisi foto yang

menyebutkan bahwa foto ini diambil oleh J.C. Becker dengan nomor 97749 di Bandung, Jawa. Di bagian bawah foto, terdapat informasi yang menjelaskan bahwa gambar tersebut adalah “Sporstation Tjimahi” (Stasiun Kereta Api Cimahi).

Foto ini berwarna hitam putih, dengan kondisi kertas yang sudah menguning namun tetap utuh dan dalam keadaan baik sehingga masih terlihat dengan jelas. Keaslian, detail informasi, dan kondisi yang masih baik menjadikan foto ini layak digunakan sebagai sumber informasi yang kredibel dan dapat diandalkan oleh penulis.

b) Kritik Internal

Kritik internal merupakan tahapan dimana lebih ditekankan mengenai aspek dalam sumber sejarah. Pengujian mengenai kebenaran dokumen yang telah didapatkan dilakukan pada tahapan ini. Untuk melakukan kritik intern ini terdapat beberapa tahapan untuk menentukan bahwa sumber itu kredibel serta jujur. Kita dapat melihat dari pengarang sumber apakah dia jujur atau tidak dalam penjelasan tersebut serta melakukan komparasi dan kolaborasi dengan sumber-sumber lainnya. Kebenaran sumber yang telah didapat oleh penulis kemudian diverifikasi kembali dengan memeriksa isi dari sumber tersebut, apakah sumber tersebut memiliki hubungan dengan topik yang diteliti dan sumber yang dibahas merupakan sebuah kebenaran.³⁶

Setelah sumber mengalami tahapan kritik eksternal, seorang penulis diharuskan untuk melakukan evaluasi terhadap kesaksian maupun isi dari sumber tersebut. Penulis diharuskan dapat mengevaluasi apakah isi sumber tersebut dapat digunakan dan diandalkan untuk dijadikan sebagai sumber penunjang tulisan. Isi dari sumber tersebut haruslah memberikan kesaksian yang dapat dipahami dan memiliki informasi sejelas-jelasnya.

Adapun menurut Sulasman, pada tahapan kritik internal ini dapat dilakukan dengan beberapa langkah, yaitu:

1. Pada langkah pertama ini peneliti perlu memahami terkait apa arti sebenarnya dari sebuah kesaksian. Hal ini perlu dilakukan oleh seorang peneliti sejarah

³⁶ Umar Hasan, *Metode Penelitian Sejarah, terj Muin Umar*, (Jakarta: Departemen Agama, 1986), hlm. 91.

guna memahami arti serta maksud sebenarnya yang ingin disampaikan oleh seorang saksi sejarah. Langkah ini dilakukan karena bahasa sendiri memiliki sifat yang statis dan selalu mengalami perubahan. Sehingga perlu dipahami secara mendalam maksud dari informasi yang diberikan oleh saksi maupun informasi yang tersaji pada sumber tertulis.

2. Setelah langkah pertama dilakukan, pada tahapan kedua ini seorang peneliti sejarah perlu melakukan penegakan kebenaran dari seorang saksi. Seorang saksi maupun penulis perlu diidentifikasi mengenai keaslian identitasnya. Saksi serta penulis tersebut pula perlu menunjukkan kompetensi serta kebenaran dari informasi yang mereka sampaikan atau tuliskan. Seorang peneliti sejarah disini haruslah mampu untuk mengamati saksi agar mendapatkan kebenaran pada informasi peristiwa tersebut.³⁷

Dalam implementasi kritik internal, peneliti terfokus kepada sumber primer sebagai berikut:

- 1) Marius Buys, Batavia, *Buitenzorg En De Preanger Gids Voor Bezoekers En Toeristen*, (Batavia: G. Kolff & Co, 1891).

Berdasarkan tahapan kritik intern, buku yang ditulis oleh Marius Buys ini memenuhi kriteria sebagai sumber yang kredibel, jujur, dan sah. Marius Buys adalah seorang turis yang melakukan penjelajahan langsung di wilayah Priangan pada tahun 1891, sehingga buku ini mencerminkan pengamatan langsung yang autentik. Dalam bukunya, Buys menjelaskan secara rinci kondisi alam Priangan, termasuk deskripsi bahwa wilayah tersebut dikelilingi oleh barisan pegunungan yang menciptakan iklim yang subur. Deskripsi ini bukan hanya didasarkan pada observasi subjektif tetapi juga sesuai dengan informasi yang tercantum dalam buku "West Java" karya S. Coolsma, yang menegaskan bahwa Priangan merupakan wilayah dengan pegunungan besar dan kecil serta iklim yang subur. Kesamaan antara kedua buku ini menunjukkan konsistensi informasi, memperkuat fakta bahwa deskripsi Buys didasarkan pada pengamatan yang akurat dan benar. Lebih lanjut, tidak ada indikasi bahwa Buys memiliki kepentingan tertentu untuk

³⁷ Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah*, (Bandung: CV Pustaka Setia, 2014), hlm. 104.

memanipulasi atau mengubah fakta dalam bukunya. Sebagai seorang turis, ia tidak terkait dengan kepentingan politik, ekonomi, atau sosial yang dapat mempengaruhi keterangannya. Hal ini menunjukkan bahwa ia menulis dengan maksud jujur dan obyektif, menyajikan informasi yang dapat dipercaya tentang wilayah Priangan pada masa itu.

Berdasarkan kesesuaian antara sumber ini dengan literatur lain yang diakui, serta tidak adanya alasan untuk meragukan objektivitas dan kejujuran penulis, buku ini dapat dianggap sebagai sumber yang sah dan terpercaya dalam konteks penelitian sejarah.

2) Koran Harian Asia-Raya edisi 25 Juli-6 Desember 1944 (Djakarta: Hookabe Masaji, 1994).

Dalam tahapan kritik intern, koran Harian Asia Raya yang diterbitkan dari 25 Juli hingga 6 Desember 1944, merupakan sumber yang kredibel, jujur, dan sah. Ditulis oleh R. Soekardjo Wirjopranoto, seorang pahlawan pejuang kemerdekaan Indonesia asal Cilacap, koran ini memuat informasi yang akurat mengenai gerakan memperbesar angkutan darat yang dilakukan oleh *Rikuyu Sokyoku*, atau Dinas Kereta Api pada masa penjajahan Jepang di Indonesia, dimuat pula informasi mengenai perkembangan serta pemberlakuan aturan baru dan penghentian aturan lama di stasiun-stasiun wilayah Jawa dan Madura sesuai kebiasaan Jepang.

Kredibilitas sumber ini didukung oleh kesesuaian informasi yang tercantum dengan konteks sejarah pada tahun 1944, di mana Jepang masih menjajah Indonesia. Konsistensi informasi ini menunjukkan bahwa koran tersebut menyajikan berita yang sah mengenai situasi yang sedang berlangsung saat itu. R. Soekardjo Wirjopranoto menuliskan informasi dengan jujur, tanpa indikasi manipulasi fakta, yang menegaskan keandalan sumber ini, dengan demikian, koran ini adalah sumber yang dapat dipercaya.

3) Foto suasana Stasiun Cimahi 1895

Foto ini diambil oleh J.C. Becker, dan informasi mengenai waktu serta tempat pengambilan foto tertera jelas, memastikan keaslian dokumentasi tersebut. Website digitalcollections.universiteitleiden.nl merupakan platform terpercaya

yang menyediakan akses ke koleksi arsip bersejarah, menambah tingkat keandalan foto ini.

Foto ini menunjukkan stasiun Cimahi pada tahun 1895 dengan bangunan yang tampak sederhana namun fungsional, mencerminkan gaya arsitektur kolonial Belanda. Foto ini menangkap elemen penting seperti struktur bangunan, aktivitas penumpang yang menunggu kereta, serta transportasi delman yang menunggu penumpang di depan stasiun. Aktivitas ini memberikan wawasan tentang operasi dan penggunaan stasiun pada masa tersebut.

Pada website yang sama, terdapat foto lain dari tahun 1907 yang menunjukkan stasiun Cimahi dengan bangunan yang sama. Kesesuaian antara foto tahun 1895 dan 1907 mengkonfirmasi bahwa bangunan dan situasi yang ditampilkan dalam foto tersebut akurat dan konsisten, menambah kredibilitas foto ini sebagai representasi yang sah dari stasiun Cimahi pada akhir abad ke-19.

Foto stasiun Cimahi tahun 1895 dapat dianggap sebagai sumber yang sah dan dapat diandalkan untuk penulisan atau penelitian sejarah. Hal ini dikarenakan foto tersebut memberikan wawasan berharga tentang desain, fungsi, dan operasional stasiun kereta api serta konteks lingkungan dan teknologi transportasi pada masa itu.

3. Interpretasi

Interpretasi atau sering disebut juga dengan analisis sejarah merupakan tahapan untuk menafsirkan atau menguraikan fakta-fakta sejarah dan kepentingan topik sejarah sehingga akan didapatkan hasil yang kredibel. Pada tahapan ini penulis diharuskan dapat mencapai faktor-faktor penyebab dari peristiwa tersebut.³⁸ Adapun menurut Kuntowijoyo dalam tahapan interpretasi ini terdapat dua metode yang perlu dilakukan yaitu analisis dan sintesis.³⁹ Dalam tahapan analisis peneliti sejarah perlu menguraikan secara detail terkait fakta dari sumber serta data yang telah dikumpulkan, hal ini berguna untuk menunjukkan kesinambungan fakta diantara sumber serta data yang telah penulis kumpulkan. Sedangkan pada tahap

³⁸ Sulasaman, *ibid.*, hlm. 107-108.

³⁹ Dudung Abdurahman, *Metodologi Penelitian Sejarah*, (Jakarta: PT. Logos Wacana Ilmu, 1999), hlm.73.

sintesis, peneliti sejarah perlu menghubungkan dan menggabungkan fakta-fakta yang telah di dapat sehingga tahap interpretasi akan membentuk sebuah makna keseluruhan secara utuh dan bulat.⁴⁰

Pada tahap analisis penulis mencoba untuk menguraikan data mengenai transportasi perkeretaapian jalur Buitenzorg-Bandung-Cicalengka, pembangunan stasiun Cimahi serta pengaruh dari transportasi perkeretaapian terhadap pembangunan Kota Cimahi. Kemudian, pada tahapan sintesis penulis menggabungkan data serta informasi yang telah didapatkan sehingga menjadi sebuah kesatuan informasi mengenai pengaruh transportasi perkeretaapian dalam pembangunan Kota Cimahi pada 1884-1975.

Selain melakukan tahapan interpretasi analisis dan sintesis, penulis pula melakukan interpretasi jenis verbal. Interpretasi verbal ini merupakan suatu langkah penafsiran yang berkaitan dengan beberapa faktor yaitu bahasa, kosa kata, tata bahasa, kontes serta faktor terjemahan.⁴¹ Interpretasi verbal ini penting dilakukan untuk membantu penulis dalam memahami pesan serta mendapatkan informasi yang lebih mendalam dari sumber serta data yang telah dikumpulkan oleh penulis. Selain itu interpretasi verbal ini juga penting untuk menghindari dari kesalahpahaman dan salah makna, dengan melakukan interpretasi ini diharapkan dapat mengurangi resiko kesalahpahaman serta salah makna fakta-fakta sejarah tersebut. Seorang sejarawan perlunya berhati-hati dalam menerjemahkan sumber, sebagai contoh pada masa penjajahan Belanda sudah tidak asing lagi dengan istilah *culture-stelsel*. Secara harfiah *culture-stelsel* sendiri memiliki arti jaringan kebudayaan, padahal sebenarnya yang dimaksud dari *culture-stelsel* disini merujuk kepada sistem tanam paksa yang berlaku di Hindia Belanda pada masa penjajahan Belanda. Adapun interpretasi verbal ini penulis lakukan dikarenakan topik penelitian penulis merupakan penelitian Kolonial, hal ini membuat sumber-sumber

⁴⁰ Umi Hartati, *Modul Metode Penelitian Sejarah: Interpretasi dan Ekspansi Sejarah*, (Lampung: Universitas Muhammadiyah Metro, 2023), hlm. 3.

⁴¹ Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah*, (Bandung: CV Pustaka Setia, 2014), hlm. 118.

yang penulis dapatkan didominasi oleh bahasa Belanda. Oleh karena itu dilakukan interpretasi verbal guna menafsirkan sumber yang telah dikumpulkan penulis.⁴²

Adapun cara kerja pada tahapan interpretasi ini yaitu peneliti sejarah haruslah mencapai serta memahami faktor-faktor mengenai fakta hal yang menjadi latar belakang terjadinya peristiwa tersebut. Tahapan kerta interpretasi ini dilakukan dengan cara membandingkan data serta informasi yang telah didapatkan oleh seorang peneliti sejarah, hal ini berguna untuk menyingkap peristiwa yang terjadi pada waktu bersamaan. Maka dari itu untuk mengetahui penyebab terjadinya suatu peristiwa sejarah diperlukan pengetahuan tentang masa lalu tersebut sehingga peneliti sejarah dapat mengetahui keadaan dari pelaku peristiwa, tindakan, tempat situasi serta kondisi pada saat peristiwa tersebut berlangsung.⁴³

Adapun dalam penelitian yang berjudul “Pengaruh Transportasi Perkeretaapian dalam Pembangunan Kota Cimahi (1884-1975)” penulis menggunakan teori Dialektika yang dikembangkan oleh Hegel. Teori dialektika merupakan teori mengenai hubungan sebab dan akibat. Secara jelas dalam teori dialektika Hegel ini sebuah fenomena ataupun peristiwa sejarah itu dapat terjadi dikarenakan adanya hubungan sebab dan akibat.⁴⁴

Menurut Hegel sebuah proses sejarah itu tidak dapat terjadi dikarenakan oleh sebuah kebetulan semata. Hegel sendiri beranggapan bahwa kemajuan sejarah ini pada dasarnya sama dengan kemajuan pengetahuan manusia terhadap dunia. Metode ini digunakan oleh Hegel guna memahami sebuah realitas sebagai perjalanan ide menuju pada kesempurnaan. Berangkat dari teori ini terdapat tiga fase yaitu pada fase pertama tesis dilanjutkan fase kedua antitesis serta fase ketiga yaitu sintesis. Tesis merupakan suatu keadaan yang dimana mengundang sebuah potensi terjadinya konflik, sedangkan untuk antitesis adalah keadaan yang menyangkal dari tesis itu sendiri. Atas dua fase ini lahirlah sintesis yaitu keadaan yang mengatasi

⁴² Fadhil Nugroho Adi, *Metode Sejarah Tahap Interpretasi-Menurut Gilbert J. Garraghan*, diakses pada 8 Agustus 2024 pukul 11.37 melalui <https://fadhil-nugroho.blogspot.com/2012/04/metode-sejarah-tahap-interpretasi.html>

⁴³ Sulasman, *op.cit.*, hlm. 113.

⁴⁴ Ajid Thohir dan Ahmad Sahidi, *Filsafat Sejarah: Profetik, Spekulatif, dan Kritis*, (Jakarta: Prenadamedia Group, 2019), hlm. 51-52.

kontradiksi antara tesis serta antitesis hingga mendapatkan suatu kesatuan yang posisinya lebih tinggi yang mana dilakukan berulang hingga mencapai semangat absolut yaitu berupa kesadaran diri yang sempurna dan bebas.⁴⁵

Teori ini sejalan dengan penelitian yang penulis lakukan dikarenakan dalam pembangunan Cimahi sendiri dilatarbelakangi oleh banyak sebab. Cimahi yang pada awalnya merupakan bagian dari distrik Cilokotot pada tahun 1850 an mulai dikenal pada masa tersebut karena adanya pembangunan Jalan Raya Pos Daendels. Pembangunan jalan ini membuat wilayah Cimahi pada saat itu mulai dikenal oleh banyak bangsa Kolonial, terlebih wilayah Cimahi sendiri merupakan kawasan subur yang sangat cocok dijadikan sektor perkebunan. Seiring berjalannya waktu tepat pada 1878 hadir rencana pembangunan jalur kereta Api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka. Pembangunan jalur kereta api ini melewati banyak daerah salah satunya Cimahi. Tepat pada 1884 stasiun Cimahi ini mulai dioperasikan, yang mana berdampak kepada semakin banyaknya bangsa Kolonial yang datang dan mulai menetap di Cimahi, hingga dijadikanlah wilayah Cimahi ini sebagai Garnisun Militer Kolonial pada saat itu. Seiring berjalannya waktu tepat pada 1975 wilayah Cimahi ini diresmikan menjadi salah satu bagian dari wilayah Kabupaten Bandung.

Berdasarkan pemaparan diatas dapat diketahui bahwa Cimahi bisa menjadi sebuah garnisun militer hingga menjadi bagian dari Kabupaten Bandung disebabkan oleh faktor mulainya Cimahi menjadi salah satu wilayah yang dilewati oleh jalur kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka yang mana mempermudah akses orang-orang untuk datang ke wilayah Cimahi.

4. Historiografi

Historiografi merupakan tahapan akhir pada metode penelitian sejarah. Tahapan ini merupakan proses penulisan fakta-fakta sejarah yang sudah dikumpulkan ditahapan-tahapan sebelumnya yang kemudian disusun secara logis dan sesuai dengan urutan peristiwa objek kajian penelitian. Fakta-fakta sejarah

⁴⁵ Suyahmo, *Filsafat Dialektika Hegel: Relevansinya dengan Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945*, (Jurnal Humaniora: Vol. 19, No. 2, 2007), hlm. 146-147.

tersebut kemudian dirangkai menjadi sebuah kesatuan hingga menjadi sebuah cerita yang masuk akan dan mendekati kebenaran.⁴⁶

Adapun penelitian dengan judul “Pengaruh Transportasi Perkeretaapian dalam Pembangunan Kota Cimahi (1884-1975)” ini ditulis dengan sistematika penulis dalam beberapa bagian, yaitu:

Pada bagian awal terdiri dari cover, abstrak, lembar persetujuan, lembar pengesahan, lembar pernyataan, motto hidup, riwayat hidup, kata pengantar, daftar isi, daftar gambar serta daftar lampiran.

Bab I Pendahuluan, berisi pendahuluan yang terdiri uraian mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kajian pustaka dan langkah-langkah penelitian.

Bab II Pembahasan, adapun dalam bab ini diuraikan mengenai sejarah perkeretaapian di Kota Cimahi pada 1884-1975 yang meliputi pembahasan mengenai kondisi geografis Kota Cimahi, pembangunan jaringan jalur kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka, dan pembangunan stasiun kereta api Cimahi 1884-1975.

Bab III, pada bab ini diuraikan mengenai pengaruh transportasi perkeretaapian cimahi terhadap pembangunan Kota Cimahi tahun 1884-1975. Bab ini memuat informasi mengenai pengaruh transportasi perkeretaapian terhadap perkembangan Kota Cimahi, pengaruh transportasi terhadap pembangunan Kota Cimahi sebagai basis militer Belanda

Bab IV, merupakan bab terakhir pada penulisan berisi penutup yang memuat kesimpulan, saran, daftar pustaka dan lampiran.

⁴⁶ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013), hlm. 100.