

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1. 1. Latar Belakang Masalah.

Pada masa penerapan sistem ekonomi liberal, pemerintah Hindia Belanda banyak membangun infrastruktur. Selain sarana irigasi, pemerintah kolonial juga membangun jaringan kereta api besar. Bahkan jaringan kereta api yang dibangun Belanda di Pulau Jawa dan Sumatera mencapai panjang 6.500 km. Jalur kereta api pertama yang dibangun oleh Belanda antara Semarang dan wilayah kesultanan, tetapi juga antara Batavia dan Bogor. Pembangunannya selesai pada tahun 1873 dan terutama ditujukan untuk membuka sebagian wilayah Jawa. Pembangunan jalur kereta api di Pulau Jawa terutama dilatarbelakangi oleh keputusan ekonomi, khususnya kepentingan perkebunan besar.<sup>1</sup>

Selain itu kondisi geografi Indonesia yang sangat beragam juga memerlukan suatu infrastruktur transportasi pendukung yang sesuai. Sektor transportasi yang bertujuan untuk mempermudah mobilisasi dan mempersingkat waktu dalam menunjang aktifitas berupa pesawat terbang, kapal laut, bus, mobil, motor dan lain sebagainya. Pada transportasi darat salah satunya kereta api merupakan transportasi publik massal yang memiliki beberapa keunggulan dan banyak diminati masyarakat.<sup>2</sup> Kereta api merupakan moda transportasi massal banyak digunakan oleh masyarakat. Keberadaan kereta api di Indonesia memudahkan masyarakat untuk melakukan perjalanan baik perjalanan jarak jauh maupun jarak dekat. Perkembangan kereta api di Indonesia tidak terlepas dari pengaruh kolonialisme Belanda di Indonesia.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Widya Lestari Ningsih and Nibras Nada Nailufar, "Tujuan Pembangunan Rel Kereta Api Pada Masa Kolonial," *Https://Www.Kompas.Com/*, August 26, 2021, <https://www.kompas.com/stori/read/2021/08/26/100000079/tujuan-pembangunan-rel-kereta-api-pada-masa-kolonial?page=all>.

<sup>2</sup> K Biomantara and H Herdiansyah, "Peran Kereta Api Indonesia (KAI) Sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan," *Cakrawala* 19, no. 1 (2019): 1–8, <http://ejournal.bsi.ac.id/ejurnal/index.php/cakrawala>. Hlm. 2.

<sup>3</sup> Rian Fauzi and Alais Muhamadan, "Dampak Sosial Ekonomi Keberadaan Stasiun Labuan Bagi Masyarakat Labuan Pada Tahun 1975-1985," *Jurnal Kala Manca* 08, no. 2 (2020): 1–9. Hlm 4.

Pada masa itu jalan penghubung pada umumnya juga dilakukan melalui darat, sekalipun melalui jalan tanah, bahkan juga jalan setapak. Perjalanan darat pada waktu itu dapat memakan waktu sampai dua hari, rata-rata 8,5 jam seharinya. Perubahan dalam bidang transportasi darat ini mengalami kemajuan pesat, sejalan dengan semakin bertambah banyaknya hasil produksi perkebunan Jawa Barat, terutama kopi. Panen kopi memberikan hasil cukup berlimpah, sehingga memerlukan alat transportasi yang cepat agar segera sampai ke gudang pelabuhan di Jakarta.<sup>4</sup>

Belanda datang bukan hanya membawa bencana, tapi juga membawa kereta api. Dari tahun 1863 melalui perusahaan satelit swasta Belanda *Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). Perjalanan panjang kereta api di Indonesia dimulai dari zaman penjajahan Belanda tahun 1840 sampai dengan saat ini. Secara historis penyelenggaraan kereta api dimulai sejak zaman Pemerintah kolonial Hindia Belanda.<sup>5</sup> 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 serupa.<sup>6</sup>

Dua jalur kereta api dibangun di wilayah Jawa Tengah dan di Jawa Barat jalur Buitenzorg (Bogor) hingga Batavia (Jakarta). Lima tahun kemudian, pengujian kereta api pada rute tersebut dimulai. Kereta api tersebut baru siap beroperasi pada tahun 1873, setelah pembangunan kereta api di Jawa Barat selesai dibangun.<sup>7</sup> Sebelum beroperasi, terdapat persaingan antara pemerintah Hindia Belanda dan

---

<sup>4</sup> Suhartono and Sugijanto Padmo, *Jalan Trem Di Kota Jakarta 1915-1942: Suatu Analogi Terhadap Perluasan Ekologi Dan Aspek-Aspek Sosial-Ekonominya*. (Yogyakarta: Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada, 1983). Hlm. 27.

<sup>5</sup> Kementerian Perhubungan, *Riview Pencana Induk Perkeretaapian Nasional 2018* (Jakarta: Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perkeretaapian, 2018). Hlm. 1.

<sup>6</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, Jilid 1 (Bandung: Percetakan Angkasa, 1997). Hlm. 48

<sup>7</sup> "Kuda Besi Sepanjang Sejarah," *Tempo*, February 1, 1999. Hlm. 43.

sektor swasta mengenai siapa yang layak mengelola angkutan massal. Namun dunia usaha Belanda kalah karena lobi di Kerajaan Belanda tidak begitu kuat. Sejak tahun 1875, perusahaan milik negara Belanda *Staatsspoorwegen* (SS) dialihkan untuk mengelola perkeretaapian di pulau Jawa.

Alasan pemerintah Kerajaan Belanda membangun beberapa gedung pemerintahan, termasuk stasiun kereta api, seolah-olah kolonialisme akan terus hidup di wilayah jajahan selamanya. Militarisme dan ekonomi menjadi alasan utama dibangunnya jaringan jalan dan stasiun kereta api.<sup>8</sup> Mengingat pentingnya peran kereta api, maka dibutuhkan pembangunan dan perbaikan sarana dan prasarana kunci penentu keberhasilan sistem transportasi kereta api.<sup>9</sup> Keberadaan moda kereta api dimulai dengan pembangunan jalur rel kereta sejak masa kolonial Belanda lebih dari 150 tahun yang lalu. Tujuan utama pembangunan jalur rel kereta beserta pengadaan angkutan kereta adalah kemudahan dalam pengangkutan hasil bumi dari pedalaman menuju pelabuhan sehingga dapat diperdagangkan lintas negara.<sup>10</sup>

Indonesia merupakan negara kedua di Asia (setelah India) yang memiliki jaringan kereta api tertua. China dan Jepang baru menyusul belakangan. Setelah masa tanam paksa (1830-1850), hasil pertanian di Jawa tidak lagi hanya untuk memenuhi kebutuhan sendiri tetapi juga untuk pasar internasional.<sup>11</sup> Terobosan pertama pembangunan jaringan kereta api dilakukan pada tanggal 7 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Baron Sloet van den Beele di desa Kemijen, kota Semarang, Jawa Tengah.<sup>12</sup> Usulan tersebut terwujud ketika pembangunan jalur kereta api dimulai pada hari Jumat, 7 Juni 1864 di Desa Kemijen, Semarang, kemudian jalur

---

<sup>8</sup> “Cagar Budaya Warisan Kolonial Dan Sejarah Sosial Kereta Api,” *Kompas*, n.d.

<sup>9</sup> A M Siregar et al., “Analisis Pola Perjalanan Kereta Api Studi Kasus Pengembangan Jalur Ganda Gedebage-Cicalengka,” *Prosiding SINTA 3* (2020): 117. Hlm. 1.

<sup>10</sup> Rina Rakhmawati, Ichwan Ichwan, and Elya Riska Dwi Wahyuni, “Peran Pengelolaan Dokumen Kepemilikan Aset Berbasis ISO 9001: 2015 Terhadap Upaya Revitalisasi Jalur Kereta Api Di Indonesia,” *Lentera Pustaka: Jurnal Kajian Ilmu Perpustakaan, Informasi Dan Kearsipan* 7, no. 1 (2021): 93–104, <https://doi.org/10.14710/lenpust.v7i1.32911>. Hlm. 93.

<sup>11</sup> Kementerian Perhubungan, “Sejarah Perkeretaapian Indonesia,” <https://djka.dephub.go.id>, accessed February 10, 2022, <https://djka.dephub.go.id/sejarah-perkeretaapian-indonesia>.

<sup>12</sup> “142 Tahun Stasiun Ambarawa Wisata Sejarah Kereta Api Indonesia,” *Kompas*, June 23, 2015.

kereta api Semarang (Kemijen)-Tanggung sepanjang 25 km dibuka dan dioperasikan pada tanggal 10 Agustus 1867.<sup>13</sup>

Di Jawa Barat, pada saat itu masih terdapat beberapa jalur kereta api yang aktif, namun jumlah jalur kereta api yang digunakan semakin bertambah.<sup>14</sup> Adanya potensi yang dimiliki kawasan Bogor, ditambah dengan pengembangan sarana transportasi kereta api untuk menunjang kegiatan perekonomian, mencerminkan perhatian pemerintah kolonial terhadap keberhasilan kegiatan perekonomian yang tidak hanya memenuhi kawasan pusat kota, tetapi juga tersebar merata ke wilayah sekitarnya. Secara historis, perkembangan rel kereta api di suatu daerah dilatarbelakangi oleh berbagai faktor, salah satunya adalah faktor ekonomi. Kegiatan pengangkutan komoditi produksi yang sebelumnya menggunakan alat transportasi tradisional yaitu gerobak pengangkut barang yang ditarik hewan ternak dinilai tidak efisien, mahal, membutuhkan waktu tempuh yang lama dan kapasitas angkut yang terbatas.<sup>15</sup> Selain itu kereta api menjadi simbol zaman modern yang luar biasa. Kereta api menjadi bagian dari kemajuan teknologi yang mengesankan dan menjanjikan pengalaman baru dalam pergerakan dan kecepatan.<sup>16</sup> Hal ini dibuktikan dengan jarak tempuh perjalanan kereta api yang semakin singkat dan efisien dari waktu ke waktu.

Sebab kereta api merupakan salah satu moda transportasi nasional yang memiliki karakteristik transportasi massal memiliki keunggulan komparatif tersendiri, namun tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lainnya. Jika dibandingkan dengan alat transportasi lainnya, kereta api memiliki keunggulan seperti tidak memakan banyak lahan, penggunaan energi dan bahan bakar jauh lebih hemat, polusi rendah, produksi massal untuk semua kegiatan sosial dan ekonomi, dan teknologinya selalu berkembang sesuai dengan kebutuhan terhadap kebutuhan

---

<sup>13</sup> “Di Tanggung Dan Kedungjati Menyaksikan Sejarah Kereta Api,” *Kompas*, June 9, 2002.

<sup>14</sup> Kodar Solihat, “Perkeretaapian Kadipaten-Cirebon Tinggal Kenagan,” *Pikiran Rakyat*, November 29, 2011.

<sup>15</sup> Andi Aris Munandar, Agus Mulyana, and Ayi Budi Santosa, “Stasiun Cibatuan Dan Dampaknya Terhadap Perkembangan Kehidupan Sosial-Ekonomi Masyarakat Sekitarnya (1998-2010),” *Factum* 5, no. 2 (2016): 157–74.

<sup>16</sup> Henk Schulte Nordholt, “Modernity and Cultural Citizenship in Netherland Indies: An Illustrated Hypothesis,” *Journal of Southeast Asian Studies*, National 42, no. 3 (2011). Hlm. 441

masyarakat luas. Kehadiran moda transportasi kereta api ini di Indonesia dilatarbelakangi oleh kebutuhan transportasi yang lebih cepat dan efektif untuk mendukung kelancaran produksi dan pengangkutan hasil perkebunan dari Buitenzorg ke Batavia (Jakarta-Bogor) maupun ke Eropa melalui Pelabuhan Sunda Kelapa yang kemudian diubah menjadi angkutan penumpang. Pemerintah Hindia Belanda memilih kereta api, karena dianggap lebih cepat dan efektif dibandingkan transportasi darat.<sup>17</sup> Sehingga pemerintah Hindia Belanda mempercayakan pembangunan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg, kepada perusahaan swasta Nederlandsche-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) yang dianggap berhasil membangun jalur kereta api Samarang-Tanggungharjo pada tahun 1864-1867.

Jarak antara perkebunan dan pelabuhan cukup jauh. Umumnya perkebunan terletak di pedalaman dan di perkebunan kondisi seperti ini sangat sulit jika hanya menggunakan alat transportasi tradisional. Dengan berkembangnya transportasi sesuai dengan kebutuhan manusia yang semakin meningkat, masyarakat akan terus mencari cara untuk menyediakan transportasi yang cepat dan lancar. Peralnya, jaringan utama menghubungkan daerah penghasil barang ekspor dengan pelabuhan-pelabuhan besar. Belanda memperkenalkan ibu kotanya di bidang perkeretaapian, pelayaran, pelabuhan dan jalan darat. Pada tahun 1860-an, kereta api mulai menggantikan kereta kuda di jalur-jalur utama Jawa.

Hal ini di dukung oleh kebijakan ekonomi liberal diterapkan oleh pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1870 menjadikan Hindia Belanda dinyatakan terbuka terhadap investor asing. Eksploitasi dilakukan oleh investor, sedangkan pemerintah hanya mampu menyediakan keamanan, sarana dan prasarana umum untuk menjamin pertumbuhan dan pengembangan bisnis swasta.<sup>18</sup> Pengusaha yang menyewa tanah perkebunan sangat membutuhkan jasa angkutan kereta api, dan bersedia membayar uang muka untuk muatan yang akan diangkutnya.

Pembangunan jalur kereta api sudah ada di Indonesia sejak tahun 1867. Pengaruh kereta api ini didasari oleh keinginan para pedagang Belanda untuk

---

<sup>17</sup> Jumardi Jumardi et al., "Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Jakarta," *Jurnal Patingalloang* 7, no. 1 (2020): 40, <https://doi.org/10.26858/patingalloang.v7i1.13291>.

<sup>18</sup> Bambang Sulistyio, *Pemogokan Buruh Sebuah Kajian Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1995). Hlm. 9-10.

mempunyai alat transportasi yang dapat membawa barang dagangan lebih banyak dan cepat. Pembangunannya dilakukan oleh *Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschapij* (NV.NISM) atau perusahaan kereta api swasta Hindia Belanda yang dipimpin oleh Ir. J.P. de Bordes.<sup>19</sup> Sebab pembangunan perkeretaapian mempunyai beberapa keunggulan seperti percepatan mobilitas pekerja dan percepatan ekspor bahan mentah mempercepat pembuatan profil pasar dan infrastruktur kolonial lainnya. Pembangunan jalur kereta bertujuan memudahkan perdagangan jalur darat di Pulau Jawa. Pembangunan jalur kereta api ini juga banyak mengorbankan bumiputera sebagai pekerjanya, sebab jika melihat tahun tersebut masih terdapat sistem tanam paksa.

Faktor ini menjadi salah satu faktor yang kemudian mendorong hadirnya perkeretaapian di Bogor. Pengoperasian angkutan kereta api tidak terlepas dari keberadaan infrastuktur pembangunan. Selain itu, pembangunan infrastuktur memiliki pengaruh terhadap perkembangan ekonomi dan perubahan sosial di wilayah tersebut. Lapisan jaringan ini dimulai dengan pembangunan jalur kereta api yang membawa kemajuan industri dan ekonomi di daerah tersebut ke gedung perkantoran.<sup>20</sup> Dengan memahami infrastuktur sebagai bagian dari lapisan jaringan agroindustri kota, kita dapat memahami karakteristik ruang kota yang terwujud hingga saat ini. Berdasarkan hal tersebut peneliti tertarik untuk mengkaji lebih mendalam kehidupan masyarakat Bogor khususnya masyarakat perkebunan yang wilayahnya banyak dilintasi jalur kereta api dan masyarakat di Bogor yang menggunakan kereta api sebagai mesin perekonomian untuk memperlancar distribusi barang hasil perkebunan.

## 1. 2 Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah penulis diuraikan, ditemukan tentang mobilitas masyarakat Bogor pasca kaehadiran kereta api. Dari

---

<sup>19</sup> Joko Darmawan, *Sejarah Nasional "Ketika Nusantara Berbicara"* (Yogyakarta: Penerbit Deepublish, 2017). Hlm. 81.

<sup>20</sup> K Muthmainnah, Y N Lukito, and K R Kurniawan, "Railway Station as an Element of the Colonial City of Industry : Case Study Cianjur Railway Station," *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science* 5 (2020), <https://doi.org/10.1088/1755-1315/452/1/012042>.

permasalahan pokok diatas, penulis berupaya untuk membuat rumusan masalah dalam penelitian ini, diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kebijakan pemerintah Hindia-Belanda dalam pembangunan transportasi perkeretaapian di Bogor ?
2. Bagaimana manfaat dan dampak dari pembangunan jalur perkeretaapian bagi masyarakat di Bogor?

### **1. 3. Tujuan Penelitian**

Tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk memahami latar belakang tentang mobilitas masyarakat Bogor pasca kaehadiran kereta api. Proses yang sepengatuhan penulis belum ada yang mengkajinya secara khusus. Adapun tujuan penelitian berdasarkan rumusan masalah diatas berkaitan dengan pokok permasalahan yang akan diteliti adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui kebijakan pemerintah Hindia-Belanda dalam pembangunan transportasi perkeretaapian di Bogor.
2. Untuk mengetahui manfaat dan dampak dari pembangunan jalur perkeretaapian bagi masyarakat di Bogor.

### **1. 4. Manfaat Penelitian**

Dari penelitian yang penulis lakukan diharapkan dapat mendatangkan dan manfaat, baik secara teoritis maupun praktis bagi penulis, khalayak umum khazanah ilmu pengetahuan. Berikut ini adalah kegunaannya:

1. Kegunaan secara teoritis

Hasil penelitian ini memiliki makna penting dalam memperkaya pemahaman mengenai sejarah transportasi di Indonesia, khususnya terkait mobilitas masyarakat Bogor pasca kehadiran kereta api. Kehadiran kereta api tidak hanya memudahkan perjalanan, tetapi juga menandai transformasi sosial-ekonomi, di mana masyarakat mulai mengalami perubahan pola mobilitas, interaksi, serta aktivitas ekonomi yang lebih luas. Secara historis, pembangunan jalur kereta api di Bogor menjadi bukti nyata modernisasi kolonial yang turut membentuk identitas kota dan perkembangan wilayah sekitarnya. Dari sisi ideologis, temuan ini memperlihatkan bagaimana teknologi transportasi digunakan sebagai instrumen kekuasaan kolonial,

namun di sisi lain juga menjadi sarana pembuka akses pengetahuan, perdagangan, dan pertumbuhan kota.

Selain itu penelitian ini mencerminkan adanya fungsi dan disfungsi dari pembangunan kereta api. Fungsi positifnya adalah meningkatnya konektivitas antarwilayah, percepatan distribusi hasil pertanian dan perkebunan, serta terbukanya peluang ekonomi baru bagi masyarakat Bogor. Selain itu, kereta api turut membentuk tatanan sosial baru yang lebih dinamis. Namun, terdapat pula sisi disfungsi, yakni adanya ketimpangan akses antara masyarakat pribumi dengan kelompok kolonial, serta dampak lingkungan dan perubahan struktur sosial yang tidak selalu menguntungkan. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur, meskipun progresif, tetap menyisakan persoalan yang perlu dikaji secara kritis.

Sehingga Penelitian ini mencerminkan adanya fungsi dan disfungsi dari pembangunan kereta api. Fungsi positifnya adalah meningkatnya konektivitas antarwilayah, percepatan distribusi hasil pertanian dan perkebunan, serta terbukanya peluang ekonomi baru bagi masyarakat Bogor. Selain itu, kereta api turut membentuk tatanan sosial baru yang lebih dinamis. Namun, terdapat pula sisi disfungsi, yakni adanya ketimpangan akses antara masyarakat pribumi dengan kelompok kolonial, serta dampak lingkungan dan perubahan struktur sosial yang tidak selalu menguntungkan. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur, meskipun progresif, tetap menyisakan persoalan yang perlu dikaji secara kritis.

## 2. Kegunaan secara praktis

Hasil penelitian ini memiliki makna penting baik bagi masyarakat umum maupun bagi peneliti. Bagi masyarakat, penelitian ini dapat menjadi referensi tambahan dalam mengkaji sejarah transportasi, khususnya perkembangan perkeretaapian di Bogor dan dampaknya terhadap dinamika sosial-ekonomi. Dari sisi historis, penelitian ini memperlihatkan bagaimana pembangunan infrastruktur transportasi telah mengubah wajah masyarakat, membuka akses mobilitas, serta membentuk pola interaksi yang lebih luas. Secara ideologis, penelitian ini juga menyingkap bagaimana teknologi kereta

api menjadi simbol modernisasi, sekaligus instrumen kekuasaan kolonial yang membawa konsekuensi sosial bagi masyarakat lokal. Dengan demikian, kontribusi penelitian ini tidak hanya memperkaya khazanah ilmu kesejarahan, tetapi juga memberi perspektif yang lebih luas tentang peran transportasi dalam pembentukan identitas kota dan masyarakat.

Selain itu penelitian ini menunjukkan adanya fungsi dan disfungsi yang melekat. Fungsi positif yang dihasilkan adalah peningkatan konektivitas, efisiensi distribusi barang, serta percepatan pertumbuhan ekonomi masyarakat Bogor pada masa itu. Kehadiran kereta api juga mendorong terjadinya transformasi sosial, di mana masyarakat mulai mengenal pola mobilitas modern. Namun, disfungsi yang muncul tidak dapat diabaikan, misalnya adanya ketimpangan akses antara golongan kolonial dan pribumi, serta terjadinya perubahan struktur sosial yang kadang menimbulkan marginalisasi. Bagi penulis sendiri, penelitian ini menjadi refleksi atas keterbatasan sumber dan pemahaman yang masih harus diperbaiki, sehingga membuka ruang untuk penelitian lanjutan yang lebih mendalam dan komprehensif.

Berdasarkan hasil penelitian, terdapat beberapa implikasi kebijakan yang dapat dilakukan. Pertama, pemerintah daerah dan lembaga pendidikan perlu mengembangkan program pelestarian sejarah transportasi, khususnya kereta api, agar generasi muda dapat memahami warisan sejarah lokal yang penting. Kedua, integrasi materi sejarah lokal dalam kurikulum sekolah akan memperkaya wawasan siswa mengenai peran transportasi dalam pembangunan sosial-ekonomi dan budaya. Ketiga, penelitian lebih lanjut perlu dilakukan dengan memperluas sumber dan perspektif, termasuk mengkaji dampak sosial yang lebih detail serta aspek lingkungan yang ditimbulkan oleh pembangunan transportasi. Dengan demikian, temuan ini tidak hanya bermanfaat sebagai arsip sejarah, tetapi juga dapat menjadi dasar perumusan kebijakan transportasi modern yang lebih inklusif, adil, dan berkelanjutan.

## 1. 5. Kerangka Pemikiran

Perkembangan beban angkutan yang semakin berat dan banyak menyebabkan berbagai jenis hewan seperti lembu, kerbau, dan kuda menggunakan tenaganya untuk menarik atau gerobak. Namun alat transportasi tradisional mempunyai keterbatasan, baik dari segi daya angkut maupun waktu untuk mencapai daerah tujuan. Untuk mengatasi permasalahan transportasi tersebut, pemikiran kolonial Belanda menciptakan sarana transportasi yang dapat mengangkut hasil perkebunan. Permasalahan yang timbul disebabkan oleh fasilitas jalan itu sendiri dan sarana transportasinya.

Selanjutnya interpretasi adalah suatu langkah atau kegiatan yang melibatkan penafsiran fakta dan menentukan makna serta konteks dari fakta yang diperoleh. Interpretasi sering disebut subjektivitas.<sup>21</sup> Seorang sejarawan yang jujur akan membuat tanggal dan deskripsi dari mana tanggal itu berasal. Orang lain dapat melihat ke belakang dan memverifikasi. Oleh karena itu, subjektivitas historiografi diakui tetapi dihindari. Ada dua jenis interpretasi, yaitu analisis dan sintesis.<sup>22</sup>

Analisis berarti menguraikan. Kadang-kadang sebuah sumber mengandung beberapa kemungkinan. Sebab transportasi di Indonesia memegang peran yang sangat penting dalam sendi kehidupan masyarakat. Seiring dengan perkembangan zaman, teknologi transportasi mengalami perkembangan kemajuan yang cukup pesat. Hal ini bermanfaat bagi masyarakat untuk mendapatkan moda transportasi massal yang efisien.<sup>23</sup> Transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara, dimana transportasi menjadi salah satu dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi.<sup>24</sup>

Sintesis berarti menyatukan Seiring berkembangnya revolusi Industri pada abad ke 18 membawa dampak besar pula pada perkembangan teknologi transportasi. Bagi sebagian besar masyarakat di dunia pasti membutuhkan

---

<sup>21</sup> Dwi Susanto, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Surabaya: UIN Sunan Ampel Surabaya, n.d.). Hlm. 64.

<sup>22</sup> Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Tiarawacana, 1995). Hlm. 78.

<sup>23</sup> Hermanto Dwiatmoko et al., *Peran Angkutan Kereta Api Komuter Dalam Meningkatkan Perekonomian Di Wilayah Gerbang Kertasusila* (Surabaya: Scopindo, 2020). Hlm. 2.

<sup>24</sup> Siti Fatimah, *Pengantar Transportasi* (Ponorogo: Myria Publisher, 2019). Hlm. 1.

transportasi untuk membantu kelancaran pekerjaannya. Salah satu teknologi transportasi yang mengalami perkembangan adalah kereta. Sebab Transportasi perkeretaapian di Indonesia khususnya di Bogor dan sekitarnya merupakan bagian dari perjalanan hidup. Sejak munculnya pada bagian akhir paruh kedua abad ke-19 hingga sekarang, kereta api merupakan sarana transportasi yang vital dan penting artinya, baik bagi kepentingan pemerintah maupun masyarakat.<sup>25</sup>

### 1. 6. Hasil Penelitian Terdahulu

Tinjauan pustaka ini dilakukan untuk menghindari duplikasi karya orang lain yang sudah ada. Penulis melakukan pencarian dan menggali informasi mengenai masalah yang akan diteliti dari data yang ada kemudian mengembangkannya. Sejauh ini penelitian tentang sejarah kereta api masih jarang di bahas. Misalnya oleh Agus Mulyana mengatakan dalam disertasinya berjudul” Melintasi Pegunungan, Pedataran, Hingga Rawa-Rawa; Pembangunan Jalan Kereta Api Di Priangan (1878-1924)” menyatakan bahwa penelitian spasial yang diteliti adalah rumah tinggal Preanger, sedangkan periodisasinya adalah periode pembangunan kereta api dari awal sampai akhir pembangunan. Masalah terbesar dalam penyelidikan ini adalah cara pembangunan rel kereta api. Penelitian tersebut menjelaskan bagaimana jalur kereta api dibuat dan menghabiskan banyak dana hingga korban yang tidak hanya berasal dari penduduk pribumi melainkan bangsa Tionghoa dan warga asing yang menjadi tahanan.<sup>26</sup>

Selain itu, menurut Devishanti Tunas dalam disertasinya berjudul “The Chinese Settlement of Bandung at The Turn of The 20th Century” menyatakan bahwa berdirinya jalur kereta api Priangan pada tahun 1884 antara Bandung dan Cianjur seringkali dianggap sebagai salah satu peristiwa penting dalam sejarah Bandung. Jalur kereta api ini menghubungkan Bandung dengan Batavia melalui Sukabumi dan Buitenzorg. Hal ini menyediakan jalur baru yang lebih pendek untuk pengangkutan hasil budidaya dari Priangan ke Batavia. Sebelum selesainya jalur

---

<sup>25</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, Jilid 2 (Bandung: Percetakan Angkasa, 1997). Hlm. 1.

<sup>26</sup> Agus Mulyana, “Melintasi Pegunungan, Pedataran, Hingga Rawa-Rawa; Pembangunan Jalan Kereta Api Di Priangan (1878-1924)” (Universitas Indonesia, 2005). Hlm. 13.

kereta api Priangan, hasil budidaya harus diangkut terlebih dahulu ke Buitenzorg atau yang sekarang dikenal dengan nama Bogor dan terakhir diangkut ke Batavia melalui jalur Buitenzorg-Batavia. Perkembangan jalur kereta api selanjutnya yang pada tahun 1894 menghubungkan Bandung dengan Jawa Tengah dan Jawa Timur, menjadikan kota ini sebagai simpul penting transportasi antara Batavia dan Jawa Tengah setidaknya hingga tahun 1920.<sup>27</sup>

Lebih jauh, menurut Djoko Suryo dalam disertasinya yang berjudul “Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900” menyatakan bahwa pembangunan jalan kereta api dari Semarang hingga kerajaan (Vorsttenlanden) 1864-1870. Disertasi tersebut menceritakan bagaimana jalan kereta api itu dibuat dengan melibatkan tenaga kerja pribumi yang merasa tertarik dalam proyek pengerjaan dari Semarang hingga melewati desa desa terpencil menuju kerajaan.<sup>28</sup> Oleh karena itu, penelitian tentang sejarah kereta Api masih jarang dilakukan khususnya kepada masyarakat luas khususnya kalangan akademisi.

## **1. 7. Metodologi**

### **1.7.1. Pendekatan dan Metode penelitian**

Pendekatan struktural dalam sejarah adalah metode untuk memahami peristiwa sejarah berdasarkan pola-pola dasar yang tetap. Pendekatan ini juga dikenal sebagai historiografi strukturalis. Metodologi ini menguraikan sejarah dari struktur; bukan yang tampak, tetapi lebih pada faktor dan hubungan kausal antara peristiwa sebelumnya. Dalam sejarah kebudayaan, yang diungkap adalah produk-produk mental manusia dan semua bentuknya. Untuk geografi, ekonomi, dan sosial yang dilihat pada proses dan kontinuitas yang ada di bawah gejala sejarah." Dengan metodologi struktural ini sejarawan tidak sekadar menemukan fakta, tetapi harus memahami, mengerti dan menjelaskan fakta-fakta dengan

---

<sup>27</sup> Devishanti Tunas, “The Chinese Settlement of Bandung at The Turn of The 20th Century” (National University Of Singapore, 2007). Hlm. 83.

<sup>28</sup> Djoko Suryo, “Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900” (Universitas Gajah Mada, 1989). Hlm. 113

mengorganisasikannya dalam struktur atau konstruksi sejarawan. Dapat dipahami bahwa struktur itu bersifat geografis, ekonomis, sosial, dan budaya yang terletak di bawah gejala permukaan yang ada pada institusi politik, perang, dan perilaku manusia. Dalam masyarakat ada struktur-struktur yang terdiri dari kesatuan dan properti sosial yang hubungan antarstruktur itu bersifat ketat (*tightly structured*) dan penjelasannya berkaitan dengan hubungan fungsional dan holistik.<sup>29</sup>

Sejarah adalah ilmu mandiri, yang mempunyai filsafat ilmunya sendiri, permasalahannya sendiri dan penjelasannya sendiri.<sup>30</sup> Metode sejarah mencakup empat langkah, yaitu pengumpulan sumber (*heuristik*), kritik sumber, interpretasi, dan penulisan sejarah (*historiografi*).<sup>31</sup> Hal ini dilakukan dengan cara mengumpulkan, mengeritik, memverifikasikan serta mentesiskan bukti untuk menegakkan fakta-fakta dan memperoleh kesimpulan yang kuat, dan menjadi pelajaran kedepan.<sup>32</sup> Dalam kajian ilmu sejarah disebutkan tahun 1900-an terjadi perubahan dalam ilmu sejarah. Manusia yang menjadi subjek sejarah tidak terlalu mendapat sorotan, malah terjadi pergeseran pada aspek luar manusia. Para sejarawan memahami sejarah bukan pada manusia, tetapi pada aspek di luar manusia berupa struktur dan relasi atau situasi ruang dan waktu. Karena itu, sejarah ditampilkan dengan pendekatan ilmu-anu sosial; yang di Perancis dikenal dengan *Mazhab Annales*.<sup>33</sup>

Tulisan ini menggunakan pendekatan mobilitas sosial atau gerak sosial adalah perubahan, pergeseran, peningkatan ataupun penurunan status dan peran anggotanya. Secara etimologis, kata mobilitas tejemahan dari kata *mobility* yang berkata dasar *mobile* (Bahasa Inggris). Kata *mobile* berarti aktif, giat, gesit, sehingga *mobility* adalah gerakan. Secara harfiah, *social mobility* berarti gerakan dalam masyarakat.<sup>34</sup> Jadi, mobilitas sosial adalah perpindahan posisi seseorang atau

---

<sup>29</sup> Ajid Thohir and Sahidin, *Filsafat Sejarah : Profetik, Spekulatif Dan Kritis* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2019). Hlm. 154.

<sup>30</sup> Kuntowijoyo, *Penjelasan Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2008). Hlm. 2.

<sup>31</sup> Nugroho Notosusanto, *Hakekat Sejarah Dan Metode Sejarah* (Jakarta: Mega Book Store, 1984). Hlm. 23.

<sup>32</sup> E. Kosim, *Metode Sejarah Asas Dan Proses* (Bandung: UNPAD, 1984). Hlm. 67.

<sup>33</sup> Thohir and Sahidin, *Filsafat Sejarah : Profetik, Spekulatif Dan Kritis*. Hlm. 153.

<sup>34</sup> Babun Ni'matur Rohmah and Riska Ayu Purnama Sari, "Tingkat Perubahan Kesejahteraan Ekonomi Keluarga Buruh Migran," *Jurnal Penelitian Ilmiah Intaj*, 2017. Hlm. 126.

sekelompok orang dari lapisan yang satu ke dalam lapisan yang lain. Mungkin ada perbedaan pendapat tentang apa yang merupakan mobilitas sosial dan bagaimana seharusnya diukur.<sup>35</sup> Mobilitas sosial adalah suatu gerak dalam struktur sosial, yaitu pola-pola tertentu yang mengatur organisasi suatu kelompok sosial. Struktur sosial mencakup sifat hubungan antara individu dalam kelompok dan hubungan antara individu dengan kelompoknya. Proses tadi tidak saja terbatas pada individu-individu saja, tetapi mungkin juga pada kelompok-kelompok sosial.<sup>36</sup>

Selain mobilitas sosial tulisan ini menggunakan pendekatan Studi Kawasan (area studies), ialah studi ilmiah tentang suatu kawasan (region) yang menyajikan kesatuan sosial politik tertentu dengan maksud untuk memahami dan menjelaskan tempat dan perannya dalam masyarakat internasional. Hal ini hanya dapat diperoleh melalui penggunaan seluruh cabang kajian yang sistematis sehingga diperoleh pengetahuan yang valid. Ada juga yang mendefinisikan studi kawasan sebagai metode memahami suatu bidang ilmu melalui pendekatan disipliner atau interdisipliner.<sup>37</sup>

### 1.7.2. Jenis dan Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini mengacu pada asal-usul informasi yang digunakan untuk menganalisis mobilitas masyarakat terhadap kereta api. Sumber ini dibagi menjadi beberapa kategori:

#### 1) Sumber Primer

Sumber data yang berasal langsung dari periode atau temeline yang diteliti. Sumber primer yakni sumber yang akan dijadikan bahan utama dalam untuk menguji historisitas dan signifikansi tentang mobilitas masyarakat Bogor pasca kaehadiran kereta api dalam aspek-aspek yang meliputi; paradigma dan epistemologi penulisan, struktur dan metodologi, bahan dan sumber rujukan,

---

<sup>35</sup> Vegard Iversen, Anirudh Krishna, and Kunal Sen, "The State Of Knowledge About Social Mobility In The Developing Word," in *Social Mobility In Developing Countries Concepts, Methods, And Determinants* (Oxford: Oxford University Press, 2021). Hlm. 3.

<sup>36</sup> Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1982). Hlm. 219.

<sup>37</sup> Asep Achmad Hidayat, *Studi Kawasan Dunia Islam (Sejarah, Teori, Dan Pemetaan Kawasan)* (Bandung: Penerbit Yrama Widya, 2023). Hlm 22.

retorika dan gaya penulisan, intelektualitas dan kapabilitas penulis dan aspek-aspek lainnya.<sup>38</sup> Dalam hal ini, peneliti mengambil sumber yang dianggap memenuhi kriteria di atas. Diantara karya tersebut adalah:

1. Caspersz, G. P. J. (1920). *Het Brandstoffenvraagstuk in Indië met betrekking tot de spoor-en tramwegen aldaar. Afdeeling voor Spoorwegbouw en Spoorwegexploitatie van het Koninklijk Instituut.*
2. Groothoff, A. (1920). *Verrichtingen en verwachtingen op waterkrachtgebied in Ned.-Indië.*
3. Jellema, R. A. (1929). *Nederlandsch-Indische Spoorwegpolitiek. Gravenhage.*
4. Reitsma, S. A. (1934). *Catalogus Der Geschriften Aanwezig In Der Redactie Van "Spoor,En TramWegen."*
5. Reitsma, S. A. (1940). *Van Particulire Naar Staatsexploitatie Der Nederlandsce Spoorwegen. oud-Hoofdamtenaar t.b. der Staatspoorwegen In Ned-Indie, hoofdredacteur Van Het Tijdschrift "spoor-en tramwegen."*

## 2) Sumber Sekunder

Sumber data yang disusun oleh pihak lain berdasarkan sumber primer atau penelitian terkait. Contoh Sumber Sekunder yaitu berupa buku yang membahas sejarah kereta api dan sumber dari internet. Namun karya-karya tersebut tetap akan menjadi sumber primer untuk karena untuk digunakan dalam mengukur produktifitas dan corak kreatifitasnya.<sup>39</sup> Paling tidak dari sisi kreatifitas penggunaan judul-judul penulisan sejarah kereta api. Sumber-sumber jenis ini di antaranya:

1. Dienaputra, R. D. (2004). *Antara Priangan dan Butenzorg; Sejarah Cikal Bakal Cianjur dan Perkembangan hingga 1942. Prolitera.*
2. Katam, S. (2014). *Kereta Api Di Priangan Tempo Doeloe. Pustaka Jaya.*
3. Laksana, A. D., Rahardjo, T., & Wijokangko, G. R. (2015). *Jalur Kereta Api Cikini Salemba Pabrik Opium. Pusat Data, Informasi dan Kepustakaan Kereta Anak Bangsa.*

---

<sup>38</sup> Ajid Thohir, *Historitas Dan Signifikansi Kitab Manaqib Syekh Abdul Qadir Al-Jilani Dalam Historiografi Islam* (Puslitbang Lektur Dan Khazanah Keagamaan Badan Litbang Dan Diklat Kementrian Agama RI, 2011). Hlm. 36.

<sup>39</sup> *ibid.* Hlm. 37.

4. Mulyana, A. (2017). *Sejarah Kereta Api Di Priangan*. Ombak.
5. Raap, O. J. (2017). *Sepoer Oeap di Djawa Tempo Doeloe*. KPG.
6. Reitsma, S. A. (1925). *Boekoe Peringatan Dari Staatsspoor- En Tramwegen Di Hindia. Belanda 1875 - 1925. Topografische Inrichting Weltevreden*.
7. Setiawan, K. (2021). *Kereta Api Di Jakarta Dari Zaman Belanda Hingga Reformasi*. Kompas.
8. Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997a). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia (Jilid 2)*. Percetakan Angkasa.
9. Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997b). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia (Jilid 1)*. Percetakan Angkasa.

### 3) Sumber Pelengkap

Sumber pelengkap dalam menjelaskan berbagai argumentasi dan eksplanasi mengenai aspek-aspek tentang mobilitas masyarakat Bogor pasca kaehadiran kereta api. Sumber-sumber tersebut adalah yang menyangkut berbagai penjelasan tentang teori, argumentasi dan metodologi dalam melihat mobilitas masyarakat Bogor terhadap kereta api, sejarah tentang perkembangan transportasi secara umum, khususnya yang menyangkut tentang. Semuanya bisa diperoleh dari sumber-sumber yang bersifat umum dari arsip, buku serta foto yang menjelaskan transportasi kereta Api di Bogor, termasuk konsep-konsep yang berkaitan dengan objek yang sedang dibahas.<sup>40</sup>

#### 1.7.3. Teknik Pengumpulan Data

Heuristik adalah suatu kegiatan dalam tahap pengumpulan sumber-sumber sejarah, untuk mendapatkan data-data dan materi sejarah atau evidensi sejarah.<sup>41</sup> Heuristik berasal dari kata Yunani *heuristik*, yang mencari atau mengumpulkan sumber. Heuristik merupakan langkah awal di dalam usaha penulisan sejarah.<sup>42</sup> Adapun mengenai tanggal tentunya maksud dari sumber berupa catatan, testimoni dan fakta-fakta lain yang menjadi gambaran dari sebuah acara. Materi yang digunakan sebagai sumber cerita sebagai alat, bukan tujuan. Dengan kata lain,

<sup>40</sup> *ibid.* Hlm. 39.

<sup>41</sup> Helius Sjamsuddin, *Metodologi Sejarah* (Yogyakarta: Ombak, 2007). Hlm. 86.

<sup>42</sup> Warsino, *Dari Riset Hingga Tulisan Sejarah* (Semarang: UNNES Press, 2007). Hlm. 9.

orang harus mengetahui tanggalnya terlebih dahulu untuk menulis tanggalnya. Penelitian sumber adalah ilmu lain yang dikenal sebagai heuristik. Tidak mungkin membuat sejarah tanpa adanya sumber sejarah.<sup>43</sup>

Setelah melakukan tahap *heuristik* (pengumpulan sumber-sumber), makadilakukan tahapan verifikasi yaitu kritik atas sumber-sumber sejarah untuk menguji keabsahan sumber. Ini sering disebut sebagai proses kritik intern, yaitu kritik yang ditujukan untuk menguji kredibilitas terhadap kesaksian yang diberikan sumber data (isi). Dalam kritik intern untuk menguji tentang kesahihan sumber dengan melakukan komparasi dengan sumber lain.<sup>44</sup> Pada tahap pertama, peneliti berusaha mencari dan mengumpulkan sumber yang berhubungan dengan topik yang akan dibahas. Tahap heuristik banyak menyita waktu, biaya, tenaga, pikiran, dan perasaan.<sup>45</sup>

Terakhir Historiografi merupakan tahap terakhir dari penelitian sejarah setelah melalui tahap heuristik, kritik sumber dan interpretasi. Historiografi adalah proses penyusunan fakta dari berbagai sumber, dipilih dalam bentuk tulisan sejarah. Setelah meneliti data yang ada, sejarawan harus mempertimbangkan struktur dan gaya penulisan. Sejarawan harus sadar dan mencoba membiarkan orang lain memahami alasan yang dikemukakan. Pada tahap terakhir inilah penulisan sejarah dilakukan.<sup>46</sup>

Historiografi sebagai bagian dari ilmu sejarah modern, menjadi sesuatu yang sangat penting untuk diposisikan secara akademis karena status keilmuannya yang begitu besar dalam memberi kewenangan untuk melihat, membandingkan bahkan menilai berbagai karya penulisan sejarah. Posisi studi ke arah ini menjadi semakin penting ketika ia dihubungkan dengan perkembangan mental dan intelektualitas kaum Muslim dalam memahami dan menyikapi serta membangun kesadaran masa

---

<sup>43</sup> M Dien Madjid and Johan Wahyudi, *Ilmu Sejarah Sebuah Pengantar* (Jakarta: Kencana, 2014). Hlm. 219.

<sup>44</sup> Dudung Abdurrahman, *Metode Penelitian Sejarah* (Jakarta: LP3ES, 1986). Hlm. 63.

<sup>45</sup> Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah*, ed. Beni Ahmad Saebani (Bandung: CV Pustaka Setia, 2014). Hlm. 93-94.

<sup>46</sup> *ibid.* Hlm.147.

lalunya. Berbagai karya tulisan sejarah merupakan satu-satunya wujud dari semua bentuk ekspresi dari kesadaran terhadap masa lalu.<sup>47</sup>

#### 1.7.4. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini memerlukan pendekatan analisis yang mendalam untuk memahami bagaimana Indonesia menjalankan diplomasi pada periode tersebut. Dalam pendekatan sejarah Data yang telah dikumpulkan dari dokumen, atau sumber lainnya dianalisis dengan cara mendeskripsikan fakta yang ditemukan dan kemudian menginterpretasikannya. Kemudian, Data disusun menjadi narasi yang koheren, menggambarkan timeline pembangunan jalur kereta api di Jawa Barat. Berikut ini merupakan teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis kritik terhadap sumber yang dibagi menjadi dua bagian, yaitu:

##### 1) Kritik Eksternal

Tahapan ini digunakan untuk menilai keaslian fisik dan asal-usul sumber sejarah. Dalam kritik eksternal, peneliti berusaha memeriksa keaslian sumber dan memverifikasi asal usul sumber atau kepemilikan sumber. Berdasarkan hal tersebut penulis menemukan beberapa sumber diantaranya sumber tertulis berupa;

##### A. Arsip

1. Besluit, Pub. L. No. Afd: III/aI No: 4J (1917).
2. Behoort Bij Net Verslag van Den Directeur van Gouvernementsbedrijven van 17 Juli 1917 Nr. 21, Pub. L. No. 9415 (1917).
3. Departement Van Gouvernementsbedrijven, Pub. L. No. 9415/22288 (1917).
4. Departement Van Gouvernementsbedrijven, Pub. L. No. 10042/W.E./D (1924).
5. Departement Van Oorlog VII Afdeeling A. Generale Staf, Pub. L. No. 9/S.- (1915).

---

<sup>47</sup> Ajid Thohir, "HISTORIOGRAFI ISLAM : Bio-Biografi Dan Perkembangan," *MIQOT: Jurnal Ilmu-Ilmu Keislaman* XXXVI, no. 2 (2012): 427–451. Hlm. 429.

6. Dienst Der Staatsspoowegen Op Java Telegram-Adres Hispspoor, Pub. L. No. 4844/H.- (1915).
7. Indisch Tijdschrift Voor Spoor-en Tramwegwezen. (1915). Jaargang III No. 9.
8. Missive Gouvernements Secretaris, Pub. L. No. 1511 (1915).
9. NOTA: Betreffende Het Ten Aanzien Der Staatsspoorwegen InNedherlandsch Inde in Verband Metde Tyomstandigheden Tevolgen Algemeen Beleid, Pub. L. No. 929/15 (1915).
10. Staatsblad, Pub. L. No. 164 (1919).
11. Staatsblad, Pub. L. No. 197 (1919).
12. Staatsblad, Pub. L. No. 395 (1920).
13. Staatsblad, Pub. L. No. 499 (1921).
14. Staatsblad, Pub. L. No. 260 (1927).
15. Staatsblad, Pub. L. No. 259 (1927).
16. Staatsblad, Pub. L. No. 417 (1928).
17. Staatsblad, Pub. L. No. 416 (1928).
18. Staatsblad, Pub. L. No. 418 (1928).

#### B. Buku

1. Jellema, Ruurd Auke. 1929. Nederlandsch-Indische Spoorwegpolitiek. Delft: Gravenhage.
2. Officieele Reisgids Der Spoor-En Tramwegen En Aansluitende Automobiendiensten Op Java En Madoera. 1935.
3. Reitsma, S. A. 1925a. Boekoe Peringatan Dari Staatsspoor- En Tramwegen Di Hindia. Belanda 1875 - 1925. Topografische Inrichting Weltevreden.
4. Reitsma, S. A. 1925b. Gedenkboek Der Staatsspoor-En Tramwegen In Nederlandsch-Indie 1875 - 1925. Topografische Inrichting Weltevreden.

#### C. Foto.

1. Buitenzorg Panorama van Batoetoelis.
2. Groet Uit Soekaboemi. Station.

3. Halte Batoetoelis van de Staatsspoorwegen in de Lijn van Buitenzorg Naar Soekaboemi Met Links de Tjisadane.
4. Halte Paroengkoeda van de Staatsspoorwegen in de Lijn van Buitenzorg Naar Soekaboemi Met Op de Achtergrond de Salak En Links Een Koffieplantage.
5. Hulpbrug Bij de Aanleg van Een Viaduct van de Staatsspoorwegen in de Preanger Regentschappen.
6. Spoorbrug van de Staatsspoorwegen in Aanbouw Te Tjisaät Bij Soekaboemi.
7. Spoorbrug van de Staatsspoorwegen over de Tjitaroem, Vermoedelijk Bij Gedonggede, in de Lijn van Batavia Naar Tjikampek.
8. Spoorbrug van de Staatsspoorwegen over de Tjitjatih Bij Tjibadak in de Lijn van Buitenzorg Naar Soekaboemi Met Op de Achtergrond de Overdekte Brug in de Militaire Weg.
9. Station Te Soekaboemi.
10. Station van de Staatsspoorwegen Te Buitenzorg.
11. Treinstation Te Soekaboemi.
12. Viaduct van de Staatsspoorwegen over Het Ravijn Te Tjigombong in de Lijn van Buitenzorg Naar Soekaboemi.

#### D. Peta

1. Topografische Inrichting, and Officieële Vereeniging voor Toeristen Verkeer in Nederlandsch Indië. 1924. Buitenzorg-Soekaboemi-Tjiandjoer. Officieële Vereeniging Voor Toeristen Verkeer. Batavia.
2. Topographisch Bureau. 1899. Hoofdplaats Soekaboemi. Topographisch Bureau. Batavia.
3. Topographisch Bureau. 1900. Buitenzorg. Topographisch Bureau. Batavia.

#### 2) Kritik Internal

Pada tahapan ini penulis berusaha memahami isi yang disampaikan dalam sumber dan mengevaluasi fakta yang dikemukakan. Penulis menemukan

kesesuaian isi sumber dengan topik yang dibahas, diantaranya sumber primer terdapat pada sumber tertulis , sumber benda berupa Foto.

### **1.7.5. Tempat dan Waktu Penelitian**

#### **a. Tempat Penelitian**

Tempat penelitian ditentukan berdasarkan lokasi yang relevan dengan pengumpulan data pembangunan kereta api di Bogor, diantaranya: Arsip Nasional Republik Indonesia, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Museum Kereta Api Ambarawa dan Perpustakaan Kampus.

#### **b. Waktu Penelitian**

Waktu penelitian merujuk pada durasi yang diperlukan untuk menyelesaikan seluruh proses penelitian, termasuk pengumpulan data, analisis, dan penulisan laporan tesis. Penulis membaginya menjadi empat tahapan:

1. Tahap penyusunan proposal penelitian dengan durasi waktu sekitar 2 pekan.
2. Tahap penumpulan data yang membutuhkan waktu sekitar 3-4 pekan.
3. Tahap analisis data yang membutuhkan waktu sekitar 3 pekan.
4. Tahap penyusunan tesis yang membutuhkan waktu sekitar 4 pekan.