

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan kebutuhan masyarakat dan masalah bagi kehidupan di perkotaan, terutama kota besar seperti Jakarta dan wilayah sekitarnya. Kemacetan di Jakarta merupakan masalah yang harus diselesaikan oleh gubernur yang terpilih memimpin kota Jakarta. Pada dasarnya masyarakat urban memerlukan fasilitas transportasi public yang cepat dan nyaman yang terhubung di kota-kota sekitar Jakarta. Untuk memenuhi kebutuhan masyarakat jabodetabek akan transportasi yang cepat dan nyaman adalah moda transportasi berbasis rel seperti kereta api.

Sejak dibangunnya rel kereta api yang ada di Jakarta Bogor membentuk pusat-pusat permukiman penduduk, perkantoran dan pemerintahan. Stasiun menjadi pusat pengangkutan masyarakat urban untuk menuju tempat kerja. Kereta api merupakan moda transportasi anadalah masyarakat, pada masa Hindia Belanda perusahaan kereta api dimiliki oleh negara maupun swasta. Kemudian pada masa pendudukan jepang seluruh perusahaan kereta api dikuasai tantara jepang dan dijadikan satu Dinas Kereta Api. Setelah Indonesia merdeka melalui proklamasi 17 Agustus 1945, para pemuda di Jakarta pada 3 september 1945 menuju stasiun Jakarta kota untuk mengambil alih stasiun dan mengumumkan bahwa kereta api menjadi milik bangsa Indonesia. Puncaknya adalah pengambilan Kantor Pusat Kereta Api yang berada di Bandung yang dilakukan oleh pegawai kereta api yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kereta Api. Peristiwa bersejarah tersebut terjadi pada 28 September 19

Stasiun kereta api adalah tempat kereta api berhenti secara teratur untuk menaikturunkan penumpang atau membongkarmuat barang. Pada umumnya paling tidak setiap stasiun memiliki satu peron di sisi jalur rel dan bangunan utama yang menyediakan layanan tambahan seperti penjualan tiket dan ruang tunggu. Sedangkan kereta api merupakan bukti dari transportasi darat yang mudah di akses dan memiliki ketepatan waktu sampai kota yang kita tuju, kereta api ini juga mempunyai jalur sendiri diantara transportasi darat lainnya. Alat transportasi kereta api ini mulai diperkenalkan di Eropa pada abad ke-19. Kereta api adalah sarana transportasi baru di era kolonial Belanda, dengan menggunakan tenaga penggerak baik dengan menggunakan mesin ataupun di tarik oleh hewan. Kereta api semakin eksis di benua Eropa karena efisiensi waktu dalam

pengiriman barang ataupun transportasi masyarakat. Kereta api terdiri dari beberapa bagian rangkaian yaitu lokomotif dan gerbong.

Pada tahun 1830, Gubernur Hindia Belanda Van Den Bosch menerapkan system tanam paksa di Hindia Belanda. Setiap diwajibkan menanam tanaman keras seperti indigo, kopi, the, tembakau yang saat itu sedang laku di pasaran Eropa. Seiring dengan meningkatnya ekspor hasil tanam paksa, masalah pengangkutan komoditas dari daerah pedalaman ke pelabuhan yang harus menempuh jarak berpuluh-puluh kilometer menjadi kendala tersendiri. Saat itu komoditas diangkut dengan cikal yang ditarik hewan seperti sapi, kerbau, atau unta yang memakan waktu lama. Selain itu banyak hewan yang mati karena beban yang berat atau karena sakit.

Untuk mengatasi hal tersebut timbul pemikiran baik pemerintah maupun swasta perlunya angkutan umum yang memadai untuk mengangkut hasil perkebunan. Solusi baik dari pemerintah dan swasta adalah membangun jalur kereta api yang dirasa sangat cocok sesuai dengan kebutuhan. Transportasi ini sangat cocok untuk meningkatkan daya angkut yang banyak dan jarak tempuh yang cepat serta mampu menembus berbagai keadaan geografis baik pegunungan maupun dataran. Jaringan rel kereta api ini menghubungkan antara pedalaman dengan pelabuhan.

Pembangunan kereta api sendiri merupakan proyek infrastruktur terbesar pada pertengahan abad ke-19 dan bagian dari penerapan teknologi barat di Hindia Belanda. Faktanya, pembangunan kereta api sangat memudahkan dan mempercepat proses pemindahan komoditas dan masyarakatnya, dari pedalaman menuju ke pelabuhan. Pada dasarnya ide pembangunan rel kereta api ini sudah berlangsung pada tahun 1840, tetapi yang menjadi perdebatan adalah siapa yang membangun jalan kereta api pihak pemerintah atau swasta. Pertama-tama, perusahaan swasta didirikan oleh Poolman dan pengusaha perkebunan lainnya bernama NV NISM.

Realisasi pembangunan ditandai dengan upacara pencangkulan tanah pertama di Desa Kemijen, pada tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Ludolf A.J.W Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh NISM yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju Desa Tanggung yang berjarak 26km. ¹

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 saat itu keamanan dalam melakukan perjalanan jauh masih banyaknya perampokan oleh bandit-bandit, maka pada tanggal 15 Agustus 1840, Kolonel Jhr. Van Dewijk mengusulkan

¹ Setiawan Kartum. *Kereta Api di Jakarta Dari Zaman Belanda Hingga Reformasi*, Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2021

agar Pulau Jawa dibangun alat transportasi baru yaitu kereta api.

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, perkeretaapian di Pulau Jawa dimulai dengan diberikannya hak izin perkeretaapian kepada perusahaan swasta yaitu *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) pada tahun 1867 untuk membangun rel Semarang – Tanggungharjo dan rel Batavia – Buitenzorg. Setelah mendapat persetujuan dari dewan pemerintahan Kolonial yang berada di Batavia dan Ratu Wilhelmina, dengan pertimbangan adanya jalur kereta api di Pulau Jawa akan mendatangkan keuntungan yang sangat besar bagi Hindia Belanda. Maka sejak saat itu perusahaan kereta api mulai berkembang di Indonesia. Perusahaan pertama milik pemerintah swasta Belanda adalah *Nederlandsch Indische Spoor Maatschappij* (NISM) yang menghubungkan Kemijen-Tanggung dengan jarak 26 km. perusahaan ini di pimpin oleh Ir. J.P. de Bordes. Jalur kereta api ini menghubungkan perkebunan dan pertanian di wilayah sekitar Kemijen-Tanggung dan jalur Batavia-Buitenzorg. Setelah NISM diberikan konsesi yang berisi:

1. Jalur Batavia-Buitenzorg, mempunyai nilai ekonomi yang cukup tinggi, karena berkaitan dengan pengangkutan hasil produksi komoditi ekspor seperti kopi, teh, kina, dan beras dari wilayah-wilayah pedalaman di sekitar Buitenzorg dan Priangan.
2. Buitenzorg menjadi tempat kedudukan Gubernur Jenderal dan pusat administrasi pemerintahan.

Selama tiga tahun masa pembangunan jalur kereta api Kemijen – Tanggung, akhirnya jalan tersebut dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867. NISM merupakan perusahaan kereta api swasta yang diberi izin untuk membangun jalur kereta api antara Kemijen-Tanggung dan kemudian pada 10 Februari 1870 menghubungkan Semarang-Surakarta. Keberhasilan ini mendorong pengusaha lainnya turut berpartisipasi dan mengadu peruntungan dengan membangun jalur kereta api di tempat lain. Tidak mengherankan jika pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864-1900 tumbuh dengan pesat.

Sebelum proses pembangunan jalur kereta api, pertama-tama pekerjaan yang dilakukan adalah mengukur dan memetakan jalan untuk jalur kereta api. Berdasarkan peta yang telah dibuat dapat diketahui ke arah mana saja jalur kereta api dan berapa kilometer jarak yang akan dibangun. Pegawai yang bertugas melakukan survei tersebut oleh masyarakat disebut dengan *toewankeker* yang diambil dari Bahasa Belanda *kijker* atau peneropong. Setelah proses mengukur dan

memetakan selesai, selanjutnya pemerintah atau perusahaan membebaskan lahan dengan mengganti rugi. Selain tanah, tanaman yang terkena dampak pembangunan juga mendapatkan ganti rugi sesuai dengan kesepakatan dan penghitungan oleh Juru Taksir.

Bahan-bahan untuk membangun jalur kereta api didatangkan langsung dari luar negeri maupun memanfaatkan dari daerah sekitarnya. Bahan-bahan besi diimpor dari eropa seperti rel, jembatan besi, bengkel besi, peralatan bangunan, dan lainnya. Sementara bahan local yang digunakan antara lain berupa batu bara, kerikil, pasir, kapur, tanah liat, dan kayu didatangkan dari sekitar jalur yang dibangun untuk menembus pegunungan perlu digali terowongan . sementara untuk menyeberangi sungai dan menghubungkan antara bukit maka dibuatlah jembatan. Sehingga dalam praktiknya pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda hal yang sangat luar biasa pada masa itu.

Namun saat perusahaan NISM berada dalam keadaan kekurangan biaya, pemerintah Hindia- Belanda akhirnya mengulurkan tangan dan memberikan bantuan dana kepada NISM pada tahun 1871 yang digunakan untuk membangun beberapa jalur kereta api NISM. Jalur-jalur kereta api yang di buat pada tahap pertama menghubungkan antara daerah-daerah penghasil ekspor dengan pelabuhan. Selain membuat jalur Kemijen-Tanggung NISM juga membangun jalur kereta api antara Batavia-Buitenzorg pada tahun 1872 dan selesai pada tahun 1873.

Pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda pertama kali dibangun pada lintas Kemijen – Tanggung sejauh 26km. pembangunan jalur ini dilakukan oleh perusahaan swasta milik Belanda yaitu *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). Peletakan batu pertama pembangunan jalur ini dilakukan oleh Gubernur Jenderal Mr. L.A.J Baron Swet de Beele, yang pada saat itu menjabat sebagai Gubernur Jeneral Hindia Belanda pada tanggal 17 Juni 1864, dan pada tanggal 10 Agustus 1867 jalur kereta api Kemijen – Tanggung resmi beroperasi untuk umum.

Keberhasilan NISM dalam membangun jalur kereta api Kemijen – Tanggung mendorong pembangunan jalur kereta api lainnya khususnya di pulau jawa. Seperti Semarang-Pati-Juwana yang dibangun oleh *Semarang Juwana Spoorweg Maatschappij*, lintas Semarang-Cirebon yang dibangun oleh *Semarang Tjeribhon Spoorweg Maatschappij*. Selain itu banyak dibangun jalur kereta api baru, perusahaan-perusahaan kereta api juga mulai bermunculan. Salah satunya adalah *Staatspoorweg* (SS) yang merupakan perusahaan kereta api milik pemerintah kolonial Hindia Belanda.

Pemerintah Hindia Belanda mempercayakan pembangunan jalur kereta api Batavia - Buitenzorg , kepada perusahaan swasta *Nederlandsche Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) yang dinilai telah berhasil membangun jalur kereta api Samarang-Tanggungharjo pada tahun 1864-1867. Pembangunan jalur ini dilakukan pada 15 Oktober 1869 dengan disaksikan langsung oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. Pieter Mijer. Rencananya, pembangunan di semua bagiandilakukan secara serentak, namun pada tahun 1870 proyek ini sempat terhenti karena masalah keuangan. maka, pembangunan jalur tersebut dibangun secara bertahap dan dibuka untuk umum juga secara bertahap.

Pembangunan jalur kereta api lainnya di Batavia juga dilakukan oleh perusahaan kereta api milik swasta *Bataviasche Oosters Spoorweg Maatschappij* (BOSM). BOSM membangun jalur kereta api untuk lintas timur. Pembangunan jalur BOS dimulai pada tahun 1887, jalur yang dibangun membentang dari *Batavia Zuid* (Batavia Selatan)-*Bekassie* (Bekasi). Seteah jalur tersebut diperpanjang hingga *Karavam* (Karawang), akhirnya jalur kereta api BOSM (Batavia-Karawang) diambil alih oleh Staatsspoorwegen pada tahun 1898.

Di banggunya jalur kereta api Batavia-Buitenzorg karena di wilayah Buitenzorg terdapat banyak perkebunan-perkebunan milik pemerintah atau milik swasta yang berada disana. Untuk mengatur biaya efisiensi waktu, pemerintah Hindia-Belanda memberikan izin kepada NISM untuk membuat jalur kereta api. Pertumbuhan perkebunan yang begitu pesat, membutuhkan pembangunan infrastruktur bagi kelancaran produksi dan pengangkutan hasil perkebunan. Salah satu infrastruktur yang penting adalah sarana transportasi baik jalan maupun alat angkutnya. Sarana ini penting karena untuk mempercepat pengangkutan.

Pengangkutan menghadapi masalah karena jarak antara perkebunan dengan pelabuhan cukup jauh. Pada umumnya, perkebunan berlokasi di daerah pedalaman dan ada yang diperbukitan-perbukitan. Kondisi geografis yang demikian sangat sulit untuk mengangkut hasil-hasilperkebunan dari perkebunan ke pabrik dan pelabuhan.

Pada tahun 1870, kelompok pengusaha Belanda mulai memainkan peranan penting dalam perekonomian Indonesia sejak saat itu bermunculan perusahaan-perusahaan besar seperti perkebunan, pabrik pengolahan hasil perkebunan, perdagangan dan pertambangan. Pembangunan di semua bagian dilakukan secara serentak, namun karena berbagai alasan akhirnya pembangunan jalur kereta api dibangun secara bergelombang dan dibuka untuk umum juga seacara bergelombang.

Pada tahun 1883, secara resmi jalur Batavia-Buitenzorg dibuka pemakainnya untuk umum secara keseluruhan. Tahun 1913, secara resmi jalur ini dibeli oleh *Staats Spoorwegen* (Perusahaan Kereta Api milik Pemerintah) dari NV. NISM walaupun kesepakatan harga sudah disepakati sejak tahun 1881 dan rencana pembelian sudah muncul pada tahun 1877 saat SS akan membangun jalur kereta api Buitenzorg-Bandung.²

Pada tahun 1913 jalur *Batavia-Buitenzorg* (NIS) dijual kepada pemerintah Hindia Belanda dan dikelola oleh *Staatsspoorwegen*. Dengan dijualnya jalur tersebut kepada SS, maka semua lintasan kereta api di Batavia dikuasai oleh SS yang menjadi cikal bakal dari PT KAI sekarang. Setelah semua lintasan kereta api di Batavia dimiliki SS, untuk penataan ulang stasiun di Batavia, sekitar 200 m dari stasiun *Batavia Noord* dibangunlah Stasiun *Batavia Zuid* (Jakarta Kota yang sekarang).

Batavia Zuid, awalnya dibangun sekitar tahun 1870, kemudian ditutup pada tahun 1926 untuk renovasi menjadi bangunan yang kini ada. Selama stasiun ini dibangun, sarana perkeretaapian dialihkan menuju Stasiun Batavia Noord. Sekitar 200 m dari stasiun yang ditutup ini dibangunlah Stasiun BEOS atau Stasiun Jakarta Kota yang sekarang.

Pembangunannya selesai pada 19 Agustus 1929 dan secara resmi digunakan pada 8 Oktober 1929. Acara peresmian dilakukan secara besar-besaran dengan penanaman kepala kerbau oleh Gubernur Jendral jhr. A.C.D. de Graeff yang berkuasa pada Hindia Belanda pada 1926-1931.³

Dibalik kemegahan stasiun ini, tersebutlah nama seorang arsitek Belanda kelahiran Tulungagung 8 September 1882 yaitu Ir. Frans Johan Louwrens Ghijsels. Bersama teman-temannya seperti Ir. Hein Von Essen dan Ir. F. Stols, lelaki yang menamatkan Pendidikan arsitekturnya di Delft itu mendirikan biro arsitektur *AlGemeen Ingenieur Architectenbureau* (AIA). Karya biro ini dapat dilihat dari Gedung Departemen Perhubungan Laut di Medan Merdeka Timur, Rumah Sakit PELNI di Petamburan yang keduanya berada di Jakarta dan Rumah Sakit Panti Rapih di Yogyakarta.

Stasiun Beos merupakan karya besar Ghijsels yang dikenal dengan ungkapan *Het Indische Bouwen* yakni perpaduan antara struktur dan Teknik modern barat dipadu dengan bentuk-bentuk

² Arsip. (1899). *Kereta Api Batavia-Buitenzorg Dioperasikan 31 Januari 1873*

³ Subarkah, Imam. 1994. *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1967-1992*, Bandung: Intergrafika

tradisional setempat. Dengan balutan seni Art Deco yang dikental, rancangan Ghijsels ini terkesan sederhana meski bercita rasa tinggi. Sesuai dengan filosofi Yunani Kuno, kesederhanaan adalah jalan terpendek menuju kecantikan.

Di banggunya jalur kereta api Batavia-Buitenzorg karena di wilayah Buitenzorg terdapat banyak perkebunan-perkebunan milik pemerintah atau milik swasta yang berada disana. Untuk mengatur biaya efisiensi waktu, pemerintah Hindia-Belanda memberikan izin kepada NISM untuk membuat jalur kereta api. Pertumbuhan perkebunan yang begitu pesat, membutuhkan pembangunan infrastruktur bagi kelancaran produksi dan pengangkutan hasil perkebunan. Salah satu infrastruktur yang penting adalah sarana transportasi baik jalan maupun alat angkutnya. Sarana ini penting karena untuk mempercepat pengangkutan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas dapat dirumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana Sejarah Stasiun Kereta Api Batavia Tahun 1926 – 2000 ?
2. Bagaimana fungsi dan arsitektur pada Stasiun Batavia Tahun 1926 – 2000 ?
3. Bagaimana dampak dari pembangunan dan munculnya Kereta Api Di Batavia ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka dapat dirumuskan manfaat yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Menjelaskan tentang sejarah Stasiun Kereta Api Batavia Tahun 1926 - 2000
2. Mengetahui fungsi dan arsitektur dari Stasiun Batavia 1926 - 2000
3. Mengetahui dampak dari berkembang dan munculnya kereta api di Batavia

D. Kajian Pustaka

Beberapa sumber yang digunakan dalam penulisan laporan yang disusun antara lain buku yang digunakan adalah :

Buku karya Tim Telaga Bakti Nusantara yang berjudul *Sejarah Perkeretaapian Indonesia* yang di terbitkan oleh Angkasa Bandung buku ini terbagi menjadi 2 jilid yaitu jilid 1 dan jilid 2. Buku ini menggambarkan tentang sejarah perkembangan perkeretaapian di Indonesia. Pada jilid pertama pada buku ini membahas tentang politik kolonial dan perkembangan transportasi pada

abad 19 serta bagaimana lahirnya perkeretaapian, pembangunan kereta api di Indonesia serta prasarana, saran, operasi, kepegawaian dan keuangan. Buku ini lebih banyak membahas sejarah kereta api di Indonesia dengan latar belakang sejarah Indonesia. Pada jilid ke 2 buku ini banyak membahas tentang bagaimana kondisi perkeretaapian pada masa kolonial hingga pada masa kemerdekaan. Dimulai dengan peran kereta api sebagai alat perjuangan pada permulaan revolusi kemerdekaan hingga peralihan fungsi kereta api yang bermula dari penggunaan untuk angkutan barang menjadi angkutan umum bagi masyarakat. Kereta api yang tidak akan mungkin dipisahkan dengan perjuangan itu sendiri. Buku ini sangat menarik karena buku ini sangat lengkap membahas tentang sejarah perkeretaapian yang ada di Indonesia.

Buku karya Imam Subarkah dengan judul *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*. Buku ini memberikan informasi seputar kereta api. Dimulai dari sejarah penemuan transportasi khususnya kereta api di Indonesia, yaitu bahwa kereta api mengalami tiga kali perpindahan kepemilikan Belanda, kemudian berganti ketangan pemerintah Jepang, dan terakhir oleh bangsa Indonesia sampai saat ini. Serta juga membahas mengenai perkembangan perkeretaapian setelah kemerdekaan dan juga tentang kondisi perkeretaapian pada masa orde baru. Buku ini sangat menarik dalam pembahasannya namun sayang ulasan dari buku ini kurang begitu mendalam.

Skripsi yang ditulis oleh Annasia Resta Darmayanti yang berasal dari Universitas Sanata Dharma Yogyakarta, Fakultas Sastra 2005 yang berjudul “Sejarah Perkeretaapian Di Indonesia 1945-1995”. Dalam skripsi ini membahas mengenai bagaimana perkembangan perkeretaapian di Indonesia serta dampak dari pembangunan kereta api.

Perbedaan dari skripsi diatas dengan judul yang ingin saya tulis terletak pada materi yang ingin saya sampaikan, yaitu bagaimana arsitektur serta fungsi dari Stasiun Batavia pada tahun 1926-2000.

E. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan sesuatu hal yang sangat penting dalam sebuah penelitian, karena memiliki kaitan yang sangat erat dengan sebuah kebenaran dan keilmiah hasil penelitian. Metode penelitian sejarah ini memiliki tujuan untuk menemukan suatu evaluasi sistematis, objektif, dan sintesis bukti-bukti untuk mendatangkan sebuah fakta dan dapat ditarik kesimpulan mengenai fenomena atau kejadian yang terjadi pada masa lampau.⁴ Sebagai ilmu, sejarah memerlukan

⁴ Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah* (Bandung: Pustaka Setia, 2014), hal-75.

metode dan metodologi. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode sejarah dengan melakukan pendekatan kualitatif. Analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milah menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang harus diceritakan atau ditulis dengan sistematis.⁵

Metode ini terdiri dari empat tahapan, yaitu sebagai berikut:

1. Heuristik

Heuristik merupakan proses pencarian sumber yang relevan dengan pembahasan terkait. Sumber sejarah dapat berupa bukti yang ditinggalkan manusia yang menunjukkan segala aktivitasnya di masa lampau baik berupa peninggalan maupun catatan-catatan.⁶

Dalam tahapan ini, langkah-langkah yang dilakukan untuk mendapatkan data-data penulis melakukan penjajakan sumber ke berbagai tempat, seperti Perpustakaan Nasional, Arsip Nasional, Kantor Pusat PT. Kereta API (Persero) Bandung, Museum Transportasi Taman Mini Indonesia Indah, internet dan Stasiun Jakarta Adapun data yang penulis dapatkan yaitu berupa buku-buku, skripsi, koran, jurnal dan artikel, serta media elektronik lainnya.

Sejarawan menganggap bahwa sumber-sumber asli sebagai sumber pertama atau sumber primer, sedangkan apa yang telah dituliskan oleh sejarawan sekarang atau sebelumnya berdasarkan sumber-sumber pertama disebut kedua atau sumber sekunder.

A. Sumber Primer

Sumber primer merupakan sumber-sumber yang ditemukan pada waktu terjadinya peristiwa sejarah atau dibuat oleh pelaku dan saksi sejarah baik itu bersifat tulisan maupun tidak tertulis. Adapun sumber primer yang ditemukan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Sumber Benda Berupa Foto

a) Stasiun Jakarta-Kota (Batavia)

⁵ Tim Prodi Ilmu Sejarah, Pedoman Penulisan Tugas Akhir Ilmu Sejarah, Yogyakarta: Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta, 2013, hlm.6.

⁶ Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah*, Bandung: Pustaka Setia, 2014, hlm 75.

- b) Komplek Stasiun Jakarta
- c) Pelataran Stasiun Jakarta
- d) Kegiatan para pengguna transportasi kereta api
- b. Sumber Lisan
 - a) Wawancara dengan Kepala Stasiun Jakarta Kota
- c. Sumber Tulisan
 - a) Skripsi yang ditulis oleh Annasia Resta Darmayanti yang berasal dari Universitas Sanata Dharma Yogyakarta, Fakultas Sastra 2005 yang berjudul “Sejarah Perkeretaapian Di Indonesia 1945-1995”
 - b) Jurnal yang ditulis oleh Junardi, Ruly R, Abdulhadi, Atika Siska, Viki A, Zaqi AZ yang berasal dari Universitas UHAMKA, FKIP UHAMKA 2020 yang berjudul “Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Jakarta”
 - c) Buku yang ditulis oleh Tim Telaga Bakti pada tahun 1997 yang berjudul “Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I”

B. Sumber Sekunder

Sumber sekunder adalah sumber-sumber yang dapat dijadikan tambahan atau penguat dalam suatu kegiatan penulisan sejarah. Sumber ini dapat berupa buku, skripsi, jurnal, artikel, dan majalah⁷

Adapun sumber yang ditemukan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Sumber Tulisan
 - a) Buku yang berjudul “Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II” yang ditulis oleh Tim Telaga Bakti pada tahun 1997
- b. Sumber Foto
 - a) Lokomotif serta gerbong yang digunakan pada awal perkeretaapian

⁷ Sulasman. Metode Penelitian Sejarah

- b) Jembatan buatan Perusahaan NISM yang dahulu digunakan
- c) Foto kegiatan pengguna jasa kereta api pada masa colonial

c. Sumber Lisan

- a) Wawancara dengan pengguna jasa transportasi kereta api
 - b) Wawancara dengan penduduk sekitar Stasiun Jakarta Kota
2. Wawancara dengan petugas yang berada di Museum Transportasi Di Taman Mini Indonesia Indah

2. Kritik

Pada tahapan kritik ini penulis menyaring sumber-sumber secara kritis, agar sumber-sumber yang didapatkan bisa dipertanggungjawabkan. Tujuan adanya kritik adalah untuk mencari kebenaran. Sejarahwan dihadapkan dengan kebutuhan untuk membedakan apa yang benar, apa yang tidak benar, apa yang mungkin dan apa yang meragukan atau mustahil. Dalam tahapan ini kritik menjadi dua, yaitu kritik eksternal dan kritik internal.

- a. Kritik eksternal yaitu peneliti menilai hal-hal yang nampak dari luar. Yang dilakukan melihat kertas, tulisan atau tinta yang di gunakan sejaman atau tidak. Peneliti meneliti dan menguji secara cermat sumber-sumber yang didapatkan. Peneliti mencermati sumber-sumber tersebut dalam hal pengarang akan pengarang. Tahun pembuatan, maupun judul buku sehingga peneliti mendapatkan fakta.
- b. Kritik internal yaitu usaha untuk menelaah isi dari sumber untuk menemukan kebenaran guna menjelaskan masalah yang diteliti oleh peneliti. Bila masuk akal maka peneliti akan mengkategorikan sebagai fakta sejarah dalam penelitian ini.⁸

3. Interpretasi

Menetapkan makna dan saling hubungan dari fakta-fakta yang diperoleh. Tahap ini merupakan kumpulan dari data-data sejarah dan penyajiannya dalam batas kebenaran dalam arti atau maksudnya. Fakta-fakta sejarah yang telah diwujudkan perlu dihubungkan dan dikaitkan satu sama lain sedemikian rupa sehingga antara fakta satu dengan lainnya

⁸ Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah*, Bandung: Pustaka Setia, 2014.

kelihatan sebagai suatu rangkaian yang masuk akal, dalam arti menunjukkan kesesuaian antara satu dengan lainnya.

Tahapan interpretasi berarti menafsirkan atau memberi makna kepada fakta-fakta ataupun bukti-bukti sejarah. Interpretasi diperlukan karena pada dasarnya bukti-bukti sejarah sebagai saksi realitas di masa lampau adalah hanya saksi-saksi sejarah bisu belaka. Secara metodologi interpretasi merupakan “bagian yang tak terpisahkan dari keseluruhan proses penelitian sejarawan dan penulisan sejarah.

Dalam hal interpretasi terdapat dua hal yang paling penting untuk diperhatikan. *Pertama*, analisis yaitu penguraian terhadap fakta yang didapatkan. Hal ini bertujuan untuk melakukan penafsiran atas fakta-fakta yang diperoleh dari sumber-sumber sejarah. *Kedua*, sintesis yaitu proses menyatukan semua fakta yang telah diperoleh sehingga tersusun sebuah kronologi peristiwa dalam bentuk rekonstruksi sejarah.⁹

Dalam tahapan ini, penulis melakukan penafsiran terhadap sumber sejarah yang sudah ditemukan, dan telah dipilah pula fakta yang telah dikritik dengan menggunakan kritik eksternal dan internal.

Selanjutnya, setiap peristiwa mengandung 3 pertanyaan. Yakni tentang sebabnya, jalannya, dan akibatnya. Hal ini karena kehadiran kausalitas, yakni hubungan antara *cause* (sebab) dan *effect* (akibat), di dunia ini. Kausalitas dapat dijelaskan sebagai rantai yang saling berkait. Setiap peristiwa memiliki sebab, dan peristiwa itu adalah akibat yang ditimbulkan sebab itu. Di saat yang sama, peristiwa tadi sedang menjadi sebab bagi kejadian lain yang menjadi akibatnya. Analisa terhadap sebab-sebab adalah hal yang wajib dalam penelitian sejarah.

Melihat dari hasil penelitian yang telah dilakukan bahwa sumber sejarah yang ada memang harus dijaga dengan baik, kajian relevan dengan penulisan proposal ini yang berkaitan dengan pembahasan yang akan penulis paparkan dengan menggunakan teori menurut Kuntowijoyo, yang menurutnya sejarah merupakan rekonstruksi pada masa lalu yang membahas juga tentang manusia juga waktu (social masyarakat, kebudayaan masyarakat, dll), yang kemudian dibedakan menjadi 2 bagian diantaranya yaitu perkembangan yang terjadi dan perubahan yang apabila terjadi pergeseran sama

⁹ A. Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2012, hlm 81

dengan perkembangan namun asumsinya terjadinya perkembangan yang lebih besar pada waktu yang relative cepat.

Dengan kata lain bahwa rangkaian fakta-fakta itu harus menunjukkan diri sebagai rangkaian yang bermakna dari kehidupan masa lampau suatu masyarakat atau bangsa. Agar tidak terjadi kekaburan dalam tahapan interpretasi maka dalam penulisan laporan ini hanya dibatasi pada perkembangan perkeretaapian serta fungsi dan arsitektur Stasiun Batavia pada tahun 1926-2000.

4. Historiografi

Historiografi adalah penyajian berupa peristiwa sejarah. Langkah ini merupakan tahapakhir dari penelitian sejarah. Dalam penelitian ini akan menyajikan hasil bentuk deskriptif analisis, artinya bentuk cerita sejarah dengan penggambaran secara jelas dengan memasukkan analisa peneliti. Pada tahap akhir memerlukan kemampuan menyusun fakta yang fahmentariske dalam suatu uraian yang sistematis, utuh dan komunikatif. Untuk menyusuh historiografi yang baik setidaknya harus memenuhi empat ukuran yaitu: membuat detail actual yang akurat, kelengkapan bukti yang cukup, struktur yang logis dan penyajian yang terang dan halus.

Pada tahapan ini yang akan disusun menjadi sebuah historiografi adalah deskripsi analisis mengenai sejarah perkembangan perkeretaapian serta fungsi dan arsitekturstasiun Batavia, gambarannya sebagai berikut :

BAB I yaitu pendahuluan yang didalamnya berisi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kajian pustaka, metode penelitian.

BAB II yaitu membahas mengenai sejarah stasiun kereta api Batavia pada tahun 1926-2000.

BAB III yaitu pembahasan mengenai fungsi dari sarana transportasi kereta api dan arsitektur dari stasiun Batavia pada tahun 1926-2000.

BAB IV yaitu berisi kesimpulan dan saran dari penilitan ini. Kesimpulan ini menyimpulkan pembahasan yang penulis paparkan pada bab II dan bab III. Serta saran yang ingin penulis sampaikan terkait penelitian ini.

Kemudian pada bagian akhir terdapat daftar sumber yang memuat informasi mengenai sumber atau referensi yang penulis pakai untuk mendukung pembuatan penelitian ini dan lampiran-lampiran berupa foto-foto dari sumber yang penulis

temukan dalam proses penelitian.

F. Kerangka Sementara (Outline)

Untuk mendapatkan sebuah gambaran dalam melakukan penelitian, maka disini penulis membuat kerangka sementara atau outline yang bertujuan untuk memudahkan penulis dalam usaha pencatatan bahan-bahan kedepannya. Namun tidak menutup kemungkinan ketika sudah melakukan penelitian ini, penulis dapat menemukan sebuah penemuan-penemuan baru yang dapat memberikan perubahan. Maka dibuatlah kerangka sementara dengan gambaran sebagai berikut:

Halaman depan atau cover

Lembar pengesahan

Kata Pengantar

Daftar Isi

BAB I PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang Masalah
- B. Rumusan Masalah
- C. Tujuan Penelitian
- D. Kajian Pustaka
- E. Metode Penelitian

BAB II SEJARAH STASIUN KERETA API BATAVIA

- A. Sejarah Awal Perkeretaapian Indonesia
- B. Perkembangan Kereta Api Di Indonesia
- C. Sejarah Kereta Api Batavia

BAB III FUNGSI DAN ARSITEKTUR STASIUN BATAVIA TAHUN 1926 - 2000

- A. Fungsi dan Arsitektur Pada Stasiun Batavia



B. Dampak Dari Pembangunan Dan Munculnya Kereta Api Di Batavia

BAB IV

A. Kesimpulan

Daftar Pustaka

Lampiran

