

# BAB I PENDAHLUAN

## A. Latar Belakang Masalah

Kereta api merupakan salah satu alat transportasi darat yang paling diminati oleh masyarakat karena perjalanan dalam kota maupun antar kota yang cepat dan biaya yang terjangkau. Selain sebagai angkutan yang dapat membawa manusia, kereta api juga digunakan sebagai transportasi pengangkut barang.

Semenjak dibangun jalur rel kereta api di Semarang pada masa Pemerintahan Belanda, yang dipimpin oleh gubernur Jendral Hindia Belanda yang bernama Mr. L.A.K Baaron sloet van de Beele pada tanggal 17 Juni 1864, pembangunan rel kereta api ini dilaksanakan oleh perusahaan swasta milik Belanda *Nederlansch Indesche Spoorweg Maatschappij* (NISM). Setelah keberhasilan pemerintah Belanda membangun jalur rel kereta api di Semarang, pada tanggal 8 April 1975 membangun kembali jalur Surabaya-Pasuruan-Malang. Dengan banyaknya keberhasilan pemerintah Belanda membangun jalur transportasi di Nusantara, hal ini mengundang banyak investor datang untuk membangun jalur kereta api diantaranya:

1. *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS)
2. *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS)
3. *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS)

4. *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS)
5. *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij* (Ps.SM)
6. *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM)
7. *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (Pb.SM)
8. *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* (MSM)
9. *Malang Stoomtram Maatschappij* (MS)
10. *Madoera Stoomtram Maatschappij* (Mad.SM)
11. *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM).

Selain dipulau Jawa pembangunan jalur kereta api juga dilakukan beberapa daerah Indonesia, seperti Aceh, Sumatra Utara, Sumatra Barat, Sumatra Selatan, dan Sulawesi.

Tahun 1942 Pemerintahan Belanda menyerah terhadap sekutu yaitu Jepang atas kawasan Indonesia, dimana hal ini juga secara otomatis sektor transportasi khususnya kereta api di Indonesia diambil alih oleh Pemerintahan Jepang dan berubah nama menjadi *Rikuyu Sokyuku*. Pada masa Pemerintahan Jepang di Indonesia transportasi kereta api sebagian besar digunakan untuk kepentingan perang, contohnya pada jalur Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru digunakan membawa hasil tambang batu bara untuk menjalankan mesin-mesin perang Pemerintah Jepang.

Setelah Indonesia merdeka pada tanggal 17 Agustus tahun 1945, stasiun-stasiun kereta yang sebelumnya diambil oleh pemerintahan Jepang, kemudian diambil alih oleh pemerintah Indonesia pada tanggal 28 September tahun 1945 di kantor pusat Kereta Api Bandung, tanggal tersebut pada masa

kini diperingati sebagai hari "Kereta Api Indonesia" kemudian dibentuk pula Djawata Kereta Api Republik Indonesia atau yang kita kenal dengan DKRI.

Akan tetapi pada tahun 1946, satu tahun setelah Indonesia merdeka, Belanda kembali datang ke tanah air ini untuk melanjutkan kolonialisme di Indonesia. Dengan datangnya Belanda ke Indonesia, stasiun-stasiun kereta api secara otomatis diambil oleh Belanda. Belanda membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama *Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS)*, gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta ((Persero) P. K., 2022).

Pada Desember tahun 1949 dalam perjanjian Konferensi Meja Bundar ditetapkan penggabungan antara *Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS)* dan Djawata Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) di tahun 1950. Tanggal 25 Mei 1953 berganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tahun 1971 sampai tanggal 28 September 1988 pemerintah Indonesia mengubah struktur Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Di tahun 1988 demi meningkatkan pelayanan jasa angkutan kepada masyarakat PJKA berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka). Tidak sampai disini saja, di tahun 1998 Perumka berubah nama kembali menjadi Perseroan Terbatas, PT. Kereta Api (Persero). Tahun 2011 PT. Kereta Api (Persero) berubah kembali menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai salah satu perusahaan Badan Usaha Milik Negara

(BUMN) dengan meluncurkan logo baru pada tahun 2020 dengan logo yang kita kenal sampai saat ini.

Begitu panjangnya perjalanan membangun transportasi di Indonesia demi kenyamanan pelayanan dan kinerja yang berkualitas dari masa ke masa. Walaupun dengan keadaan pelayanan dan cara kerja yang baik tidak dapat dipungkiri bahwa akan terjadinya kecelakaan dalam dunia transportasi kereta api.

Kecelakaan transportasi adalah peristiwa kecelakaan di jalan raya yang tidak disengaja dan tidak terduga yang melibatkan pengguna kendaraan yang lain ataupun tanpa melibatkan pengguna kendaraan yang lain. Kecelakaan transportasi menyebabkan korban jiwa serta kerugian materil (Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993, Pasal 93). Kecelakaan diawali situasi ketika pengendara menggunakan jalur transportasi gagal mengatasi medan jalur. Kegagalan subjek dalam mengatasi medan jalur merupakan peristiwa acak yang didasarkan tempat dan waktu yang tidak bisa ditentukan (Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993, Pasal 93).

Kecelakaan transportasi lokomotif, yaitu kereta api, merupakan salah satu dari kecelakaan lalu lintas. Dalam istilah perkeretaapian, kecelakaan terbagi menjadi dua jenis, yakni Peristiwa Luarbiasa dan Peristiwa Luarbiasa Hebat. Dapat dikategorikan PLH jika peristiwa kecelakaan kereta api tersebut mengakibatkan orang meninggal ataupun luka berat. Selain itu, PLH menyebabkan kerusakan pada lajur kereta api sehingga tidak dapat digunakan, seluruh atau sebagian bagian kereta api mengalami tabrakan atau

mengalami percobaan sabotase (Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2005). Menurut Komite Nasional Kecelakaan Kereta Api, mencatat bahwa terdapat 35 kecelakaan dalam kurun waktu 2010 sampai 2016 di Indonesia, terdapat 55 korban jiwa dan 240 terluka.

Melihat kebelakang tentang perkerata apian di Indonesia, terdapat sejarah kalam yang pernah menimpa Indonesia pada tahun 1987, dicatat sebagai kecelakaan kereta api terbesar yang pernah terjadi sampai saat ini, kecelakaan ini merupakan tragedi Kereta Api Bintaro I di Jakarta Selatan, pada tanggal 19 Oktober.

Tabrakan Kereta Api Bintaro 1987 atau yang dikenal dengan sebutan “Tragedi Bintaro I” adalah peristiwa kecelakaan tragis yang melibatkan dua buah kereta api di Pondok Betung, Bintaro, Jakarta Selatan, pada tanggal 19 Oktober 1987 yang merupakan musibah kecelakaan terbutuk dalam sejarah perkeretaapian Indonesia.

Dalam kecelakaan ini, rangkaian kereta api Patas Merak jurusan Tanah Abang–Merak yang berangkat dari Stasiun Kebayoran (KA 220) bertabrakan dengan kereta api Lokal Rangkas jurusan Rangkasbitung–Jakarta Kota (KA 225) yang berangkat dari Stasiun Sudimara. Peristiwa ini tercatat sebagai salah satu kecelakaan paling buruk dalam sejarah transportasi di Indonesia dengan mencatatkan 139 tewas dan 254 orang lainnya luka berat. Proses evakuasi penumpang kereta api menjadi tantangan mengingat kerasnya tabrakan *head-to-head*.

Penyelidikan setelah kejadian menunjukkan adanya kelalaian petugas Stasiun Sudimara yang memberikan sinyal aman bagi kereta api dari arah Rangkasbitung, padahal tidak ada pernyataan aman dari Stasiun Kebayoran. Hal ini dilakukan karena tidak ada jalur yang kosong di Stasiun Sudimara (Perusahaan Jawatan Kereta Api).

Penelitian ini sangat penting untuk diteliti karena kecelakaan kereta api Bintaro I tahun 1987 merupakan kecelakaan terburuk yang pernah terjadi di Indonesia yang sampai saat ini masih dikenang oleh masyarakat disetiap tanggal 19 Oktober selalu ditampilkan kembali melalui berita maupun media lainnya mengenai tragedi kecelakaan kereta api Bintaro I 1987. Kecelakaan kereta api Bintaro I 1987 menarik perhatian sehingga dijadikan film dokumenter yang berjudul “*Tragedi Bintaro*” di produksi pada tahun 1989. Selain itu penyanyi legendaris Indonesia yaitu Iwan Fals menciptakan lagu berjudul 1910 yang memiliki arti simbol dari tanggal dan bulan tabrakan dua kereta api di Bintaro. Berdasarkan hal tersebut penulis sangat tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai kecelakaan kereta api Bintaro 1987 yang berfokus pada kronologi dan pasca peristiwa dalam bentuk karya ilmiah skripsi, dengan judul “**Tragedi Kecelakaan Kereta Api Bintaro 1987**”.

## **B. Rumusan Masalah**

Setelah memahami latar belakang diatas, peneliti berusaha untuk menjelaskan lebih dalam tentang kecelakan kereta Bintaro 1987. Adapun

beberapa permasalahan yang dapat dijadikan sebagai pembahasan yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana sejarah industri perkeretaapian di Indonesia?
2. Bagaimana kronologi tragedi kecelakaan kereta api Bintaro I tahun 1987?
3. Bagaimana langkah-langkah yang dilakukan Perusahaan Jawatan Kereta Api dalam menangani tragedi kecelakaan kereta api Bintaro I tahun 1987?

### **C. Tujuan Penulisan**

Setelah mengetahui permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini, terdapat beberapa tujuan penelitian yang diharapkan dari penulis, yaitu sebagai berikut:

1. Mengetahui sejarah industri perkeretaapian di Indonesia.
2. Mengetahui kronologi tragedi kecelakaan kereta api Bintaro I tahun 1987.
3. Mengetahui langkah-langkah yang dilakukan oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api dalam menangani tragedi kecelakaan kereta api Bintaro I tahun 1987

### **D. Kajian Kepustakaan**

Kajian pustaka adalah kajian literatur yang menjadi landasan pemikiran dalam penelitian. Kajian pustaka dapat berupa buku-buku, jurnal, skripsi, ataupun sumber-sumber lain yang sesuai dengan topik penelitian (Sulasman, 2014). Penelitian terdahulu mampu membantu peneliti dalam menentukan

langkah-langkah atau cara penulis dalam menganalisis suatu penelitian dari penulis sebelumnya agar lebih relevansi digunakan peneliti sekarang

Dalam penulisan skripsi ini peneliti menggali informasi dari penelitian-penelitian sebelumnya sebagai bahan perbandingan, baik mengenai kekurangan atau kelebihan yang sudah ada. Selain itu, peneliti juga menggali informasi dari buku-buku maupun skripsi dalam rangka mendapatkan suatu informasi yang ada sebelumnya yang berkaitan dengan judul yang digunakan. Adapun beberapa literatur yang dapat digunakan sebagai acuan penelitian, ialah sebagai berikut:

1. Skripsi yang berjudul “*Kereta Api dan Tradisi Mudik Lebaran (Kontribusi PT. KAI terhadap Angkutan Mudik Lebaran di Bandung 1980-2014)*” ditulis oleh Syarifani Herdianti, Prodi Sejarah Peradaban Islam, Fakultas Adab dan Humaniora, Universitas Islam Negeri Bandung.

Skripsi ini di dalamnya membahas sejarah berdirinya kereta api dan pembangunan jalan kereta api di berbagai daerah di Indonesia, yaitu di pulau Jawa, Aceh, Sumatra Barat, Lampung dan Sumatra Selatan sebagai pembuka untuk menuju inti pembahasan skripsi. Kemudian penulis menjelaskan jalur-jalur kereta api di bawah perusahaan kereta api swasta (VS) pada jalur-jalur kereta api di Jawa Barat. Bagaimana perkembangan kereta api dalam tradisi mudik di Indonesia khususnya di kawasan Bandung pada tahun 1980-2014. Hasil penelitian ini berfokus pada kontribusi kereta api dalam angkutan mudik lebaran di Bandung dalam bidang manajemen,



layanan angkutan mudik kereta api, kelebihan dan kekurangan mudik menggunakan kereta api.

2. Skripsi yang berjudul "*Pengaruh Peninggalan Jalan Kereta Api Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat Di Cilayung Jatinangor Tahun 2007-2014*" ditulis oleh Eka Marlin Batari, Prodi Sejarah Peradaban Islam, Fakultas Adab dan Humaniora, Universitas Islam Negeri Bandung.

Skripsi ini pada pembahasan awal menjelaskan latar belakang pembangunan jalan kereta api Cinumbang Jatinangor yang dilaksanakan pada tahun 1917-1921 untuk kepentingan ekonomi dan militer pihak colonial Belanda. Pada masa penjajahan Jepang jalur kreta api ini dibongkar dan di angkut yang kemudian beralih fungsi menjadi jembatan sebagai jalan umum masyarakat untuk kegiatan social maupun ekonomi yang menghubungkan Cinumbang, ilayung dengan wilayah lainnya yang memudahka masyakat untuk memenuhi kebutuhan mereka. Kemudian pada tahun 2007-2014 jalan ini menimbulkan perubahan sosial ekonomi dengan adanya peningkatan jumlah penduduk, mata pencaharian, dan perkembangan zaman yang bergerak ke arah modernisasi.

3. Jurnal yang berjudul "*Peristiwa Kereta Api Bintaro 1987: Analisis Human Error pada Kecelakaan*" ditulis oleh Singgih Aji Susilo, Prodi Ilmu Sejarah, Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta. Jurnal ini di dalamnya membahas sejarah Tragedi Bintaro I dalam upaya menganalisis *human error* pada tragedi tersebut.

Hasil dari penelitian ini menjelaskan bahwa *human error*, kedisiplinan masyarakat dan pegawai PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) pada masa itu rendah, serta sarana yang pada masa itu kurang memadai sebagai sebab utama terjadinya kecelakaan. Peristiwa ini berawal dari kesalahpahaman PPKA Sudimara dengan PPKA Kebayoran Lama. Masinis KA 225 yang awalnya diberi perintah untuk melakukan langsir di Stasiun Sudimara, justru memberangkatkan rangkaian kereta ke Stasiun Kebayoran Lama karena mematuhi perintah sebelumnya. Akibatnya, KA 220 yang sudah berangkat dari Stasiun Kebayoran Lama bertabrakan dengan KA 225 di Pondok Betung Pesanggrahan Bintaro. Total 129 orang meninggal dan 291 mengalami luka dalam kecelakaan ini.

Persamaan dengan penelitian ini ialah sama-sama membahas mengenai kecelakaan kereta api bintaro pada tahun 1987. Penelitian peneliti lebih berfokus terhadap kesaksian dari saksi mata yang mengalami tragedi tersebut. Sedangkan jurnal ini lebih berfokus pada analisis *human error* pada kecelakaan tersebut. Sehingga skripsi ini bisa dijadikan rujukan untuk penelitian ini.

4. Jurnal yang berjudul "*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Kereta Api Dalam Peristiwa Kecelakaan Kereta Api Di Indonesia*" di tulis oleh Resanda Hendrawanto Bintara Putra Fakultas Hukum Universitas Surabaya, diterbitkan oleh jurnal Al Qodiri: Jurnal Pendidikan, Sosial dan Keagamaan Terakreditasi Kemenristekdikti tahun 2021

Pada jurnal ini menjelaskan bahwa tidak jarang sarana transportasi kereta api mengalami kecelakaan dan pentingnya pemahaman mengenai hak-hak penumpang dirasa masih kurang sehingga perlu adanya sosialisasi dari pihak penyelenggara jasa transportasi kereta api yaitu PT. Kereta Api Indonesia demi terjaminnya perlindungan hukum bagi masyarakat pengguna jasa transportasi kereta api di Indonesia.

5. Jurnal yang berjudul *“Tinjauan Data Warehouse Dalam Analisa Kecelakaan Kereta Api (Studi Kasus di PT. KAI DAOP IV Semarang)”* ditulis oleh Wiwik Budiawan dan Ary, Universitas Diponegoro, diterbitkan oleh jurnal ilmiah rekayasa tahun 2014.

Pada jurnal di atas menjelaskan bahwa PT. Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai perusahaan operator moda transportasi kereta api, tentu terdapat berbagai kendala administratif maupun operasional dalam memberikan pelayanan kepada penumpang. Kendala tersebut dapat berimbas pada jadwal yang tertunda hingga dampak paling buruk yaitu terjadinya kecelakaan. Ketika kecelakaan kereta api terjadi, investigasi dilakukan terhadap unit-unit yang diduga terkait terhadap kontribusi kecelakaan. Akan tetapi, proses investigasi saat ini belum dapat berjalan efektif dan efisien. Hal ini dikarenakan, data dan informasi sebagian masih manual (tidak terkomputerisasi) dan belum tersusun dalam bentuk data warehouse. Penelitian ini merupakan tahap awal dalam pengembangan sistem analisa kecelakaan kereta api yang terintegrasi. Keluaran tahap awal ini dirancang suatu data warehouse yang mampu menyediakan data periodik

maupun insidental guna proses pengambilan keputusan terutama dalam analisa kecelakaan.

## **E. Langkah-langkah Penelitian**

Metode Penelitian Sejarah adalah Proses menguji dan menganalisis kesaksian sejarah untuk menemukan data yang benar dan tepat. Menurut Garraghan (Garraghan, 1957) metode penelitian sejarah adalah:

*Suatu Kumpulan yang sistematis dari prinsip-prinsip dan aturan-atura yang dimaksudkan untuk membantu dengan secara efektif dalam pengumpulan bahan-bahan sumber dari sejarah, dalam menilai atau menguji sumber-sumber itu secara kritis, dan menyajikan suatu hasil dalam bentuk tertulis daru hasil yang dicapai.*

Pada langkah-langkah ini terdapat 4 tahap, yang pertama yaitu Heuristik (pengumpulan sumber data), yang kedua yaitu kritik (ekstern dan intern), yang ketiga yaitu interpretasi dan yang terakhir yaitu historiografi. Berikut adalah penjelasan mengenai keempat penelitian tersebut.

### **1. Heuristik**

Tahapan pertama dalam metode penelitian sejarah adalah heuristik. Heuristik adalah pencarian dan pengumpulan sumber yang sesuai dengan tema penelitian (Sulasman, 2014). Pencarian bukti-bukti yang berkaitan dengan kasus atau peristiwa sejarah yang sedang dikerjakan. Sebagaimana telah kita ketahui sumber menurut bentuknya terbagi menjadi tiga, yaitu sumber tulisan, sumber lisan dan benda, ada yang mengatakan 4 ditambah oleh sumber visual atau gambar. Kemudian, sumber tulisan dan lisan

dibagi atas dua jenis: Sumber primer dan sekunder. Sumber primer adalah kesaksian daripada seorang saksi dengan mata kepala sendiri atau saksi dengan pancaindera yang lain, atau dengan alat bantu (alat rekam) dalam artian saksi pandang mata. Sedangkan sumber sekunder ialah kesaksian dari siapapun yang bukan merupakan saksi pandang matayakni dari seseorang yang tidak hadir pada peristiwa yang dikisahkan. Karena itu sumber primer dengan demikian harus dihasilkan oleh seseorang yang sezaman dengan peristiwa yang dikisahnya (Wigmore, 1935). Adapun sumber-sumber yang penulis dapatkan berkaitan dengan tema dan judul penelitian, yaitu:

#### **a. Sumber Primer**

Dalam sumber primer, penulis mendapatkan film dokumenter dari orang-orang yang mengalami peristiwa tersebut, yaitu sebagai berikut:

##### **1) Sumber Audio Visual**

- a) Video *Youtube*, Jawa, K. T. (Director). (2019). *Mengais Sisa Tangis - Tragedi Bintaro* [Motion Picture]. Retrieved from [https://youtu.be/o\\_ZjN--equI](https://youtu.be/o_ZjN--equI)
- b) Video *Youtube*, Triambodho, A. N. (Director). (2019). *Cerita Tentang Tragedi Bintaro 1986 Bersama Mbah Slamet Suradio* [Motion Picture]. Retrieved from <https://youtu.be/6CQaky3uCD4>

- c) Video *Youtube*, Triambodho, A. N. (Director). (2020). *Tragedi Bintaro 1987: Harapan Sederhana Mbah Slamet Suradio* [Motion Picture]. Retrieved from <https://youtu.be/u5AqOD3xhIQ>
- d) Video *Youtube*, Jasper Sugianto. (Director). (2019). *Rekaman ersejarah Tragedi Bintari Dunia Dalam Berita 19 Oktober 1987* [Motion Picture]. Retrieved from <https://youtu.be/UbT3ZArTLOI>

## 2) Sumber Lisan

- a) Sumardi, Angkatan Laut yang bertugas membantu evakuasi para korban kecelakaan kereta bintaro 1987.
- b) Suma, korban hidup kecelakaan kereta Bintaro 1987.
- c) Dedi, Pekerja TPU Kampung Kadang, Jakarta Selatan.

## 3) Sumber Tertulis

- a) Koran *Merdeka (SuaraRakyat Republik Indonesia)* Selasa, 20 Oktober 1987.
- b) Koran *Merdeka (SuaraRakyat Republik Indonesia)* Rabu, 21 Oktober 1987.
- c) Koran *Merdeka (SuaraRakyat Republik Indonesia)* Kamis, 22 Oktober 1987.
- d) Koran *Merdeka (SuaraRakyat Republik Indonesia)* Sabtu, 24 Oktober 1987.

- e) Koran *Merdeka (SuaraRakyat Republik Indonesia)* Minggu, 25 Oktober 1987.
- f) Koran *Merdeka (SuaraRakyat Republik Indonesia)* Selasa, 27 Oktober 1987.
- g) Koran *Merdeka (SuaraRakyat Republik Indonesia)* Rabu, 28 Oktober 1987.
- h) Koran *Merdeka (SuaraRakyat Republik Indonesia)* Jumat, 30 Oktober 1987.
- i) Koran *Merdeka (SuaraRakyat Republik Indonesia)* Sabtu, 31 Oktober 1987.
- j) *Arsip Perusahaan Umum Kereta Api, Tahap Konsolidasi dan Persiapan Landasan Pengembangan Angkutan Kereta Api Pra dan Purna Tahun 1988*, Jakarta 1991

#### **4) Sumber Benda**

- a) Foto lokasi kejadian kecelakaan kereta Bintaro, di Pondok Betung, Bintaro.
- b) Foto Stasiun Kebayoran.
- c) Foto Stasiun Sudimara.
- d) Tempat Pemakaman Umum korban kecelakaan kereta api Bintaro 1987.

#### **b. Sumber Sekunder**

Adapun kegunaan dari sumber sekunder yaitu dijadikan sumber pendukung bagi penulis, yakni:

**1) Sumber Audio Visual:**

- a) Film “*Tragedi Bintaro*” di produksi pada tahun 1989, disutradarai oleh Buce Malawau. Film ini dibintangi antara lain oleh Roldiah Matulesy, Ferry Octora, dan Lia Chaidir

**2) Sumber Tertulis:**

- a) Drs. Dasrin Zen, *Tanah Kereta Api*, Bandung: PT.Kereta Api (Persero), 2000
- b) Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, Bandung: Intergrafika, 1992.
- c) Suryo Hapsoro Tri Utomo, *Jalan Rel*, Yogyakarta: Beta Offset, 2009.
- d) Bambang Susantono, *Double Track 727 Kilometer*, Jakarta: Kompas, 2014.
- e) Rita Walaretina, Ibnu Murti Hariyadi, dan Amad Sudarsi, *Stasiun Kereta Api Dahulu, Kini dan Mendatang*, Bandung: Kereta Api Indoneisa (Persero), 2016.
- f) Kartum, Setiawan, *Kereta Api di Jakartadari Zaman Belanda hingga Reformasi*, Jakarta: Kompas Media Nusantara, 2021.



## 2. Kritik

Langkah kerja berikutnya yang penulis lakukan ialah memverifikasi atau melakukan kritik terhadap sumber-sumber yang telah diperoleh melalui proses heuristik. Yang menjadi basis dalam tahap kritik ini adalah hati-hati dan ragu terhadap informasi-informasi yang dikandung sumber sejarah (Usman, 1968). Penilaian dan mengjian terhadap sumber-sumber yang sudah dimiliki dari sudut pandang nilai kenyataan, tahap kritik ini sangat penting karena mencari kebenaran dalam sumber yang sudah dimiliki. Proses kritik sumber dalam metode sejarah sering disebut dengan *Kritisisme Sejarah*.

Kritik merupakan salah satu tahapan metode penelitian sejarah yang digagas dan diperkenalkan pertama kali oleh sejarawan Prancis yang bernama Leopold van Ranke. Tahapan ini merupakan tahapan yang sangat penting, karena dari kritik kita akan mengetahui keabsahan dan otentisitas dari sumber yang didapatkan. Karena menurut Ranke data dan fakta lebih penting daripada imajinasi. Dari perkataannya tersebut maka lahirlah tahapan kritik sebagai salah satu metode penelitian sejarah.

Kritik terhadap sumber terbagi menjadi dua, yaitu kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern merupakan kritik untuk menguji keabsahan sumber dari fisiknya yang dilihat dari kapan sumber itu dibuat, materi sumber, siapa pengarangnya, dimana sumber itu dibuat, apakah sumber itu asli atau turunan dan apakah sumber itu utuh atau tidak (tulisan), jika

sumbernya lisan maka kritik ekstern menitik beratkan pada siapa dia, umur, ingatan, dan jawabannya. Kritik intern ialah kritik yang bertujuan untuk menguji keabsahan isi sumber. Kritik ini menelaah isi dari sumber yang didapat baik lisan maupun tulisan, maka dari itu perlu adanya sumber lebih dari satu sebagai pembanding dalam komparasi dan koraborasi (Sulasman, 2014).

#### a. Kritik Ekstern

Tahap kritik ekstern berfungsi untuk mempertanyakan keautentikan atau keaslian sumber yang telah di peroleh, sumber yang di dapatkan sudah di ubah atau tetap utuh. Kritik ekstern berfokus pada fisik sumber, keaslian, pelaku, saksi, usia, dan kesehatan mental. Berikut ini merupakan langkah-langkah pada tahap kritik ekstern dari sumber yang diperoleh:

##### 1) Sumber Benda/Meterial/Visual/Audio Visual

Film dokumenter berjudul *Mengais Sisa Tangis – Tragedi Bintaro* yang didirektori oleh Kisah Tanah Jawa pada tahun 2019 ini berbentuk *softfile* dengan format \*.mp4 dengan durasi selama 42 menit 36 detik yang dipublikasikan di media berbagi video yaitu YouTube. Film dokumenteri ini merupakan sumber yang reliabel atau valid, karena sumber ini dijelaskan langsung oleh masinis KA-225 yaitu Slamet Suradio yang merupakan pelaku dari tragedi kecelakaan kereta api Bintaro 1987. Maka sumber ini lolos dari tahap kritik eksteren karena sangat layak untuk dipergunakan.

## 2) Sumber Lisan

Suma, merupakan korban hidup kecelakaan kereta Bintaro 1987, beliau berusia sekitar 64 tahun, beliau tinggal di kampung Ceger Pondok Aren Tangerang Selatan.

Penjelasan yang diberikan oleh Suma dapat dikatakan sebagai sumber yang autentik dan layak digunakan karena ia merupakan salah satu korban sekaligus saksi kecelakaan kereta api Bintaro 1987 yang masih hidup. Selain itu ia memiliki ingatan yang kuat untuk menceritakan kesaksiannya mengenai kecelakaan kereta Bintaro 1987.

## 3) Sumber Tertulis

Koran “Merdeka (SuaraRakyat Republik Indonesia)” diterbitkan ada tanggal 20 Oktober sampai 13 November tahun 1987, merupakan surat kabar yang beredar satu hari setelah tragedi kecelakaan kereta Bintaro I tahun 1987. Surat kabar ini berbentuk klise film yang dapat dicetak dalam bentuk media kertas HVS ukuran A4.

Koran “Merdeka (SuaraRakyat Republik Indonesia)” dapat dikatakan sebagai sumber yang autentik dan utuh, karena koran ini memberitakan berita-berita terbaru yang terkait dengan kecelakaan kereta api Bintaro I tahun 1987, dimuali pada tanggal 20 Oktober sampai 13 November.

## **b. Kritik Intern**

Kritik Intern merupakan suatu upaya yang dilakukan oleh penulis untuk melihat dan mengetahui sumber yang didapatkan cukup kredibel atau tidak. Kritik intern berfokus pada isi atau *content* dalam sumber yang sudah ditemukan oleh penulis bersifat kredibel atau tidak. Berikut ini merupakan kritik intern dari sumber yang penulis peroleh:

### **1) Sumber Audio Visual**

Film dokumenter berjudul *Mengais Sisa Tangis – Tragedi Bintaro* yang direktori oleh Kisah Tanah Jawa pada tahun 2019 ini merupakan sumber yang dapat dipercaya, karena Slamet Suradio selaku seorang mantan masinis kereta api KA-225 yang menjadi terdakwa atas kasus Tragedi Bintaro pada tanggal 19 Oktober 1987 menjelaskan bagaimana kronologi tragedi kecelakaan kereta api KA-225 dengan KA-220 dapat terjadi berdasarkan sudut pandangnya, serta ia juga menjelaskan bagaimana penyelesaian yang dilakukan PJKA atas tragedi tersebut.

Pada film dokumenter ini juga memperlihatkan kehidupan Mbah Slamet setelah keluar dari jeruji penjara, kehidupan yang sudah berubah 180 derajat dari sebelum tragedi kecelakaan kereta.

### **2) Sumber Lisan**

Suma, merupakan korban hidup serta saksi dalam kecelakaan kereta Bintaro 1987, sumber yang diperoleh melalui wawancara

yang dilakukan oleh penulis dapat dikatakan bahwa penjelasan yang diberikan oleh pengkisah yaitu Suma merupakan sumber yang kredibel atau shahih karena beliau merupakan salah satu korban hidup dalam tragedi Bintaro 1987, dan penjelasan yang diberikannya dapat dipercaya.

### **3) Sumber Tertulis**

Koran “Merdeka (SuaraRakyat Republik Indonesia)” yang diterbitkan ada tanggal 20 Oktober sampai 13 Oktober tahun 1987, merupakan surat kabar yang bersifat kredibel, karena dalam surat kabar ini menjelaskan perkembangan proses penyelesaian kasus kecelakaan kereta api Bintaro I, dimulai dari evakuasi, tanggapan keluarga korban, penjelasan PJKA mengenai kronologi tragedi Bintaro 1987, dan kebijakan yang diberikan oleh PJKA kepada para korban maupun keluarga korban yang ditinggalkan.

Selain itu, selama kurang lebih 10 hari tragedi Kecelakaan kereta api Bintaro ini menjadi sampul depan di surat kabar merdeka yang menyebabkan topik hangat dikalangan masyarakat.

### **3. Interpretasi**

Interpretasi merupakan tahap ketiga dalam penelitian sejarah yang menetapkan makna dan saling berhubungan antara fakta yang diperoleh atau penafsiran dari hasil kritik sumber yang sudah dilakukan. Tujuan dari interpretasi adalah melihat sejauh mana peneliti mampu

menginterpretasikan sumber-sumber yang ada melalui dua tahap sebelumnya (Kuntowijoyo, 1995).

Interpretasi atau penafsiran bersifat Individual sehingga seringkali subjektif, dalam interpretasi terdapat dua hal yang penting untuk diperhatikan. Pertama yaitu analisa merupakan penguraian terhadap fakta-fakta yang didapatkan. Hal ini bertujuan untuk melakukan penafsiran atas fakta-fakta yang diperoleh dari sumber-sumber sejarah. Sesuai yaitu sintesis merupakan proses menyatukan semua fakta yang telah diperoleh sehingga tersusun sebuah kronologi peristiwa dalam bentuk rekonstruksi sejarah.

Sudah banyak sejarawan yang telah menulis tentang berbagai peristiwa, seperti pertempuran, skandal, konspirasi, pemberontakan, reformasi, pembunuhan, penemuan dan lain sebagainya. Peristiwa-peristiwa penting dalam perkembangan suatu daerah seperti negara, tidak terlepas dari adanya sejarah narasi sebagai inti dalam peristiwa-peristiwa yang terjadi. Walaupun banyak peristiwa-peristiwa penting yang terjadi dalam sejarah narasi, peristiwa tersebut jarang diteliti sebagai kategori teoritis (William H.Sewell, 1996).

Menurut istilah peristiwa adalah kejadian, namun kata ini lebih umum digunakan untuk menandakan suatu kejadian yang luar biasa dalam beberapa hal. Peristiwa-peristiwa penting yang telah terjadi pada umumnya menolak untuk terlibat dalam teori eksplisi, hal ini disebabkan

suatu peristiwa dalam sejarah harus dijelaskan secara sistematis dan menemukan sebab akibat yang ditimbulkan dari peristiwa tersebut.

Kecelakaan kereta api Bintaro tahun 1987 merupakan tragedi yang sampai saat ini masih meninggalkan bekas duka yang mendalam, serta menjadi topik hangat yang diperbincangkan disetiap tahunnya, terkhusus pada bulan oktober tepat terjadinya kecelakaan tersebut, banyak berita-berita yang mengangkat tragedi kecelakaan kereta api Bintaro 1987.

Dalam menafsirkan fakta-fakta tersebut penulis berkesimpulan bahwa tragedi kecelakaan Bintaro 1987 merupakan kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian manusia, atau kesalahan manusia dalam operator sistem, dalam berita-berita kecelakaan transportasi biasa disebut sebagai dengan *human error*.

Peristiwa harus dipahami sebagai rangkaian kejadian yang menghasilkan transformasi struktur. Urutan seperti itu dimulai dengan semacam perpecahan, kesenjangan, kontradiksi antar struktur, daya cipta, kesalahan sederhana dalam menjalankan rutinitas. Sebuah kejadian dapat disebut sejarah peristiwa jika mengandung tiga kategori ini. Pertama, rangkaian kejadian yang bercabang-cabang. Kedua, dianggap penting oleh orang-orang sezaman, dan ketiga, menghasilkan transformasi struktur yang bertahan lama (William H.Sewell, 1996).

Pada kecelakaan kereta api Bintaro transformasi struktur yang terjadi dimulai dengan kesalahan sederhana dalam menjalankan rutinitas.

Kereta api sudah lama menjadi transportasi yang sangat diandalkan oleh masyarakat karena cepat dan murah, serta menaiki kendaraan seperti kereta api untuk menuju tempat kerja atau sekolah sudah menjadi rutinitas. Karena terjadi miskomunikasi antara masinis stasiun kebayoran dengan stasiun sudimara dalam menerima PTP dimana ini kesalahan sederhana ini menjadi kecelakaan kereta api terbesar yang pernah terjadi di Indonesia. Tragedi ini dianggap penting oleh orang-orang yang mengalami, keluarga korban yang ditinggalkan serta masyarakat yang mengetahui kecelakaan kereta api Bintaro melalui berita koran, radio ataupun televisi. Selain itu dampak dari kecelakaan kereta api Bintaro 1987 menghasilkan transformasi struktur yang bertahan lama sampai sekarang transformasi ini terus dikembangkan, banyak perubahan yang dilakukan oleh badan yang bertanggung jawab dalam transportasi kereta api yaitu PJKA untuk mencegah kecelakaan seperti ini terulang kembali dimasa yang akan datang.

Dari penjelasan diatas teori yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah teori sejarah peristiwa, karena tragedi merupakan salah satu bentuk dari sejarah peristiwa, yang didalam penulisannya bersifat naratif. Oleh karena itu, Kecelakaan Kereta Api Bintaro tahun 1987 merupakan bagian dari sejarah peristiwa.



#### 4. Historiografi

Historiografi berasal dari bahasa latin, yaitu history, historia, yang memiliki makna sejarah, bukti, dan bijaksana (Wahyu Iryana, 2019). Historiografi adalah rekonstruksi yang imajinatif dari pada masa lampau yang diperoleh dengan menempuh proses atau tahapan metode penelitian sejarah (Gottschalk, 2006). Pada tahap akhir ini, data-data yang telah dikumpulkan melalui tahapan heuristik, kritik dan interpretasi disatukan dalam bentuk tulisan ilmiah yang sistematis, dengan memberikan keterangan dan penjelasan yang sesuai dan mudah untuk dipahami. Selain penulisan dilakukan secara sistematis aspek kronologi dalam penulisan sejarah sangatlah penting, agar peristiwa sejarah tidak menjadi kacau. Dalam ilmu-ilmu sosial mungkin aspek kronologis tahun tidak terlalu penting, tetapi pada penulisan sejarah seseorang berpikir tentang sistematika tidak tentang kronologi. Dalam ilmu sosial perubahan akan dikerjakan dengan sistematika seperti perubahan ekonomi, perubahan masyarakat, perubahan politik dan perubahan kebudayaan. Dalam ilmu sejarah perubahan sosial itu akan diurutkan kronologinya berdasarkan pada tahunnya agar pembaca dapat memahami setiap kejadian yang ditulis (Kuntowijoyo, 1995). Berikut ini format yang dilakukan oleh penulis dalam menyusun historiografi:

BAB I, pendahuluan, pada bab ini penulis membahas bagaimana latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kajian pustaka, dan metode penelitian (heuristik, kritik, interpretasi, dan

historiografi). Bab ini memberikan seluruh gambaran penelitian sebagai pijakan untuk bab-bab selanjutnya.

BAB II membahas sejarah perkeretapian di Indonesia yang berfokus pada perkembangan kereta api pada masa pemerintahan Hindia-Belanda yaitu masa awal terciptanya ide untuk dibangunnya jalan rel kereta api sampai pada perkembangan kereta api di Indonesia.

BAB III merupakan bab yang menjadi puncak permasalahan dimana mengupas kronologi tagedi kecelakaan kereta api Bintaro 1987 dan pasca kecelakaan tersebut.

BAB IV, penutup, merupakan bab terakhir dari pembahasan penelitian yang terdiri dari simpulan dan saran

