

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Dalam kehidupan masyarakat, transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dalam menunjang segala aktivitas dan kehidupan sosial ekonomi. Oleh karena itu, aktivitas masyarakat akan semakin meningkat apabila ditunjang oleh sarana dan prasarana transportasi yang digunakan semakin baik dan terjangkau sebagaimana yang diungkapkan oleh Susantono (2008:29) bahwa:

Transportasi memainkan peran penting dalam kehidupan sosial ekonomi suatu masyarakat. Integrasi dari berbagai level sistem transportasi, dimulai dari level kota, daerah dan nasional akan membentuk suatu jaringan pelayanan transportasi yang lebih luas untuk menuju level yang lebih tinggi dan pada akhirnya menjadi tulang punggung pembangunan sosial ekonomi suatu bangsa.

Berbagai studi telah menunjukkan bahwa negara-negara yang berhasil dalam mencapai tujuan pembangunan, adalah negara-negara yang memiliki sistem transportasi yang baik terutama dalam segi kualitas dan efisiensi jaringan transportasi guna memenuhi kebutuhan penduduknya. Pembangunan transportasi merupakan bagian yang amat penting dari pembangunan nasional. Hal tersebut sesuai dengan Undang-undang Republik Indonesia No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian memaparkan bahwa transportasi mempunyai peran penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan wawasan nusantara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan undang-undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.

Transportasi adalah sarana bagi manusia memindahkan sesuatu, baik manusia atau benda dari satu tempat ke tempat lain, dengan ataupun tanpa mempergunakan alat bantu. Alat bantu tersebut dapat berupa tenaga manusia, binatang, alam ataupun benda lain dengan mempergunakan mesin ataupun tidak bermesin (Salim, 1993:5).

Andi Aris Munandar, 2016

STASIUN CIBATU DAN DAMPAKNYA TERHADAP PERKEMBANGAN KEHIDUPAN SOSIAL - EKONOMI MASYARAKAT SEKITARNYA (1998-2010)

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

Transportasi juga sangat berpengaruh terhadap mobilitas sosial masyarakat suatu wilayah dengan wilayah yang lainnya sehingga fasilitas transportasi juga mempengaruhi tingkat kemajuan suatu daerah. Salah satu pengaruhnya dapat dilihat dari tingkat kemajuan sosial ekonomi masyarakat dalam suatu wilayah. Pada umumnya kemajuan masyarakat ditandai dengan mobilitas yang tinggi karena didukung oleh tersedianya fasilitas transportasi yang cukup. Sebaliknya daerah yang sistem transportasinya tidak begitu baik, biasanya mengakibatkan keadaan sosial dan ekonominya berada dalam keadaan yang statis atau cenderung immobilitas. Dengan demikian, transportasi memiliki peran yang sangat strategis terhadap aspek ekonomi dan sosial yang juga berdampak pada aspek kewilayahan, politik, keamanan dan budaya (Susantono, 2008:31).

Adanya jaringan dan sarana transportasi yang baik tentunya akan mendukung mobilitas penduduk. Seiring dengan berjalannya waktu sarana transportasi mengalami perkembangan dengan munculnya berbagai inovasi guna menyesuaikan dengan kebutuhan manusia itu sendiri, yang berdampak pada pemilihan alat dan sarana transportasi yang unggul, kompetitif dan efisien pun semakin berkembang. Salah satu sarana transportasi yang paling efisien adalah kereta api.

Kereta api merupakan salah satu jenis alat transportasi darat bersifat angkutan massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan gerbong lainnya dan lokomotif untuk melaju). Kereta api sebagai salah satu moda transportasi nasional yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal memiliki keunggulan komparatif tersendiri, akan tetapi tidak dapat terpisahkan dari moda transportasi lainnya. Jika dibandingkan dengan alat transportasi lainnya kereta api memiliki keunggulan seperti tidak banyak memakan areal lahan, pemakaian energi dan bahan bakarnya jauh lebih hemat, rendah polusi, bersifat masal untuk segala aktifitas baik sosial maupun ekonomi, dan teknologinya selalu berkembang sesuai dengan kebutuhan masyarakat umum.

Akhir abad ke-19 adalah masa ketika pembangunan jalur kereta api di Indonesia (Hindia Belanda pada saat itu) perkembangannya begitu pesat, hal tersebut dibuktikan dengan data yang menyebutkan bahwa pada tahun 1867 jalur pertama yang dibangun oleh pemerintah Hindia Belanda sepanjang 25 Km yang menghubungkan Semarang dengan Tanggung, berturut-turut terjadi peningkatan, yaitu tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 km sampai dengan tahun 1939 panjang lintasan kereta api mencapai 6.811 km (http://www.kereta-api.co.id/Sejarah_Perkeretaapian_di_Indonesia).

Harapan yang muncul setelah dibangunnya jalur kereta api tersebut dapat semakin memudahkan mobilitas masyarakat dan pengangkutan hasil bumi guna mempercepat perputaran roda perekonomian, karena ekonomi merupakan salah satu faktor utama bagi manusia dalam melakukan suatu perubahan untuk mempertahankan eksistensi dirinya dalam kehidupan. Dengan keadaan transportasi yang memadai maka perkembangan ekonomi akan semakin pesat, hal ini tentu akan berbanding lurus dengan kestabilan kondisi sosial. Pada masa kolonial, ketika pembangunan jaringan rel perkembangannya sangat cepat, perkembangan panjang total keseluruhan jaringan rel di Hindia-Belanda dari akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20 begitu pesat.

Pembangunan rel kereta api di suatu daerah dilatarbelakangi oleh berbagai macam faktor, salah satunya adalah faktor ekonomi. Kegiatan pengangkutan komoditi hasil pertanian yang sebelumnya menggunakan alat transportasi tradisional yaitu kereta pedati yang ditarik oleh hewan ternak dianggap kurang efisien, dikarenakan biaya yang mahal, waktu tempuh yang lama dan daya angkut yang terbatas. Dibangunnya jalur kereta api Cicalengka-Garut pada tahun 1887 merupakan bagian dari pembangunan jalur kereta api dari lajur Priangan-Cilacap yang melalui wilayah Cibatuh disertai dengan dibangunnya sebuah stasiun yang memberikan dampak terhadap perkembangan ekonomi dan perubahan sosial di wilayah tersebut. Pengoperasian alat transportasi kereta api tidak terlepas dari adanya sebuah stasiun

Andi Aris Munandar, 2016

STASIUN CIBATUH DAN DAMPAKNYA TERHADAP PERKEMBANGAN KEHIDUPAN SOSIAL - EKONOMI MASYARAKAT SEKITARNYA (1998-2010)

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

karena stasiun merupakan tempat berhenti dan dikelolanya pengoperasian kereta api, dengan demikian dibangunlah sebuah stasiun di wilayah Cibatu guna pemenuhan sarana dan prasarana penunjang operasional kereta api. Stasiun Cibatu merupakan bagian dari jalur kereta api selatan pulau Jawa yang menghubungkan Kota Bandung-Yogyakarta-Surabaya. Pembangunannya merupakan bagian dari tahap pertama pembangun ruas lajur Priangan-Cilacap yaitu lajur yang menghubungkan Cicalengka-Garut dan Cicalengka-Warungbandrek, dilaksanakan pada masa Kolonial Hindia Belanda tepatnya dari tahun 1887-1889 (Mulyana, 2005:117).

Kondisi geografis yang dihadapi dalam pembangunan kereta api lajur Priangan-Cilacap cukup berat karena daerah-daerah yang dilewati pada pembangunan jalur tersebut berupa daerah yang berkontur pegunungan, dengan demikian hal yang harus dilakukan adalah pengelolaan tanah mulai dari penggalian, penimbunan, dan peninggian yang tentunya membutuhkan waktu yang cukup lama, tenaga yang lebih banyak dan biaya yang cukup tinggi. Pembangunan lajur Cicalengka-Garut yang dinilai cukup berat bila ditinjau dari segi kontur geografis yang akan dilaluinya pada akhirnya karena lebih banyak dilatarbelakangi oleh kepentingan ekonomi yang amat mendesak tetap dibangun. Daerah Priangan termasuk Garut tumbuh perkebunan swasta dan pertanian rakyat dalam skala besar.

Berdasarkan berbagai sumber dan referensi yang ditemukan oleh penulis dapat disimpulkan kepentingan ekonomi merupakan faktor yang menjadi latar belakang dibangunnya jalur tersebut dengan tujuan semula yaitu untuk mengangkut hasil-hasil perkebunan. Pengangkutan barang-barang tersebut baik barang-barang milik kaum pribumi maupun para pengusaha perkebunan akan menciptakan mobilitas perdagangan di sekitar stasiun. Di daerah sekitar stasiun biasanya tumbuh pasar. Pasar-pasar tersebut biasanya merupakan daerah tujuan para petani untuk menjual hasil pertaniannya. Daerah Garut merupakan salah satu kota di Priangan yang berada di pedalaman dan sebelum adanya sarana pengangkutan kereta api, Garut merupakan daerah yang terisolir dan sulit untuk melakukan hubungan langsung dengan

pelabuhan. Pembangunan jalan kereta api ke Garut membuka keterisoliran daerah Garut (Mulyana, 2005:123).

Stasiun Cibatu diresmikan pada tahun 1889 setelah diresmikannya jalur kereta api yang menghubungkan Stasiun Cicalengka dengan Cilacap oleh *Staatsspoorwegen*, maskapai kereta api milik Pemerintah Hindia Belanda. Pada tahun 1926 dibuka jalur baru yang menghubungkan Cibatu dengan Cikajang (Katam, 2014:118). Dengan dijadikannya Stasiun Cibatu sebagai awal dari percabangan menuju Garut guna mendukung kinerja sarana perkeretaapian dibangun pula dipo lokomotif di Stasiun Cibatu sebagai tempat perbaikan dan pemeliharaan lokomotif uap. Dipo lokomotif ini berfungsi pula sebagai dipo lokomotif cadangan jika ada lokomotif yang harus diganti dalam perjalanan karena kerusakan atau jika ada lokomotif dengan rangkaian yang membutuhkan tenaga tambahan (traksi ganda).

Pada era kolonial Belanda, Stasiun Cibatu merupakan stasiun primadona karena menjadi tempat pemberhentian wisatawan Eropa yang ingin berlibur ke daerah Garut. Diceritakan dalam buku *Seabad Grand Hotel Preanger 1897-1997* yang ditulis oleh Haryoto Kunto, antara tahun 1935-1940 setiap hari di stasiun Cibatu diparkir selusin taksi dan limousine milik hotel-hotel di Garut, di antaranya Hotel Papandayan, Villa Dolce, Hotel Belvedere, Hotel Van Hengel, Hotel Bagendit, Villa Pautine, dan Hotel Grand Ngamplang. Saat itu daerah Garut dengan kondisi alamnya yang indah memang merupakan daerah favorit wisatawan yang berasal dari Eropa. Bahkan, Komedian legendaris Charlie Chaplin pada tahun 1927 pernah menjejakkan kakinya di Stasiun Cibatu. Saat itu Charlie Chaplin bersama aktris Mary Pickford sedang dalam perjalanan dalam rangka berlibur ke Garut. Selain Chaplin, tokoh lain yang tercatat menjejakkan kaki di Stasiun Cibatu adalah Georges Clemenceau. Dia adalah pendiri koran *La Justice* (1880), *L'Aurore* (1897), dan *L'Homme Libre* (1913); sekaligus penulis politik terkemuka. Clemenceau menjadi Perdana Menteri Perancis dalam dua periode, yakni 1906-1909 dan 1917-1920.

Setelah kemerdekaan Indonesia, tahun 1946, Presiden Republik Indonesia saat itu Ir Soekarno, juga sempat berkunjung ke Stasiun Cibatu. Rangkaian perjalanan

Andi Aris Munandar, 2016

STASIUN CIBATU DAN DAMPAKNYA TERHADAP PERKEMBANGAN KEHIDUPAN SOSIAL - EKONOMI MASYARAKAT SEKITARNYA (1998-2010)

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

Soekarno tersebut menggunakan kereta api luar biasa melalui jalur selatan. Sepanjang perjalanan tersebut, rakyat di kota-kota kecil meminta Soekarno untuk turun di setiap stasiun (termasuk Stasiun Cibatu) dan berpidato (Kunto, 2000:42).

Pada tahun 1983 jalur simpangan dari Stasiun Cibatu menuju Garut yang berakhir di Cikajang secara bertahap untuk sementara dinonaktifkan dimulai dari lintas Garut-Cikajang pada September 1982 dan kemudian lintas Cibatu-Garut pada Desember 1983 (Katam, 2014: 118). Seiring dengan ditutupnya jalur Cibatu-Garut-Cikajang, depo lokomotif Cibatu tidak lagi beroperasi sebagai salah satu depo utama dengan status hanya sebagai sub depo, dan bahkan pada saat penelitian ini dilaksanakan depo tersebut dalam status non-aktif adapun bangunannya hanya dijadikan *pool* untuk lokomotif KA Lokal Cibatu-Purwakarta maupun lokomotif yang mengalami masalah di sekitar wilayah kerja operasional stasiun Cibatu.

Walaupun percabangan jalur yang menuju Cikajang untuk sementara dinonaktifkan, bahkan sarana dan prasarananya cenderung tidak terawat dan sudah sangat memprihatinkan, akan tetapi pernah adanya percabangan tersebut dengan Stasiun Cibatu sebagai *stopover*-nya sangat memberikan kontribusi terhadap perkembangan area di sekitar Stasiun Cibatu, terlebih ketika wilayah Cibatu tidak dilalui oleh jalan raya selatan pulau Jawa, kehadiran Stasiun kereta api tentunya memberikan dampak yang signifikan terhadap perkembangan sosial ekonomi di daerah Cibatu. Hal tersebut bisa dilihat dari Stasiun Cibatu (CBT) sebagai stasiun kereta api dengan tingkat okupansi penumpang paling tinggi di Kabupaten Garut.

Kecamatan yang dilalui oleh rel kereta api di Kabupaten Garut selain Cibatu yaitu Kadungora, Leuwigoong, Kersamanah dan Malangbong, sementara stasiun kereta api aktif yang ada di wilayah Kabupaten Garut yaitu stasiun Leles, Karang Sari, Leuwigoong, Cibatu, Warung Bandrek, Bumi Waluya dan Cipeundeuy. Stasiun Kereta Api Cibatu berada di ketinggian 612 mdpl. Merujuk pada Grafik Perjalanan Kereta Api (Gapeka), Jumlah rangkaian Kereta Api yang berhenti untuk menaik turunkan di Stasiun Cibatu cukup banyak bila dibandingkan dengan stasiun-stasiun lainnya yang berada di wilayah Garut, layanan kereta tersebut yaitu KA Lokal dengan

Andi Aris Munandar, 2016

STASIUN CIBATU DAN DAMPAKNYA TERHADAP PERKEMBANGAN KEHIDUPAN SOSIAL - EKONOMI MASYARAKAT SEKITARNYA (1998-2010)

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

trayek Cibatu-Purwakarta, KA Serayu Pagi dan Serayu Malam yang melayani rute Kroya-Jakarta Kota, KA Pasundan yang melayani rute Kiaracandong-Surabaya, KA Kahuripan yang melayani rute Kiaracandong-Kediri.

Dengan catatan sejarah dan latar belakang pembangunannya, menarik minat penulis untuk mengkaji seberapa besar implikasi dari keberadaan stasiun Kereta Api Cibatu terhadap perkembangan sosial ekonomi masyarakat di Cibatu pada tahun 1998-2010, terlebih ketika moda transportasi kereta api pada masa tersebut sedang dalam masa sulit. Oleh karenanya peneliti berusaha menelusuri sumber-sumber sejarah yang berkaitan dengan Stasiun Cibatu. Penelitian ini diharapkan sedikit banyaknya memberikan pandangan terhadap pentingnya keberadaan moda transportasi kereta api khususnya di Kabupaten Garut, yang tentunya memiliki nilai kesejarahan tersendiri untuk diteliti dan dikaji menjadi sebuah skripsi yang akan direalisasikan dalam sebuah penelitian dengan judul “Stasiun Cibatu dan Dampaknya Terhadap Perkembangan Kehidupan Sosial - Ekonomi Masyarakat Sekitarnya (1998-2010)”.

Adapun alasan peneliti membuat batasan periode pada tahun 1998-2010, yaitu karena pada tahun 1998 merupakan tahun dimana puncak dari krisis ekonomi dunia yang mulai merambah dan mengganggu perekonomian Indonesia, begitu pula dengan pelayanan dari kereta api yang juga terdampak oleh krisis tersebut, diikuti oleh tingkat keselamatan perjalanan kereta api yang pada dekade 80-an sampai akhir 90-an dinilai cukup rendah karena angka kecelakaan yang tinggi. Perubahan terjadi pada pengelolaan transportasi kereta, ditandai dengan transformasi operator kereta api yang sebelumnya berstatus perusahaan umum atau lebih dikenal dengan Perumka (Perusahaan Umum Kereta Api) berdasarkan PP. No. 57 Th. 1990 berubah status badan hukumnya menjadi Perseroan Terbatas dengan nama perusahaan PT. Kereta Api berdasarkan PP. No. 19 Th. 1998 dan Keppres No. 39 Th. 1999, sampai pada saat status badan hukumnya berubah kembali menjadi Perseroan Terbatas Kereta Api Indonesia atau lebih dikenal dengan PT. KAI berdasarkan Instruksi Direksi No. 16/OT.203/KA 2010 (<https://www.kereta-api.co.id/>), yang menjadikan tahun 2010

Andi Aris Munandar, 2016

STASIUN CIBATU DAN DAMPAKNYA TERHADAP PERKEMBANGAN KEHIDUPAN SOSIAL - EKONOMI MASYARAKAT SEKITARNYA (1998-2010)

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

sebagai akhir dari periode kajian yang penulis teliti karena merupakan periode dimana status badan hukum perusahaan Kereta Api kembali berubah sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya. Dalam penelitian ini akan dipaparkan mengenai perubahan yang terjadi di Stasiun Kereta Api Cibatu setelah berakhirnya masa Perumka, dengan usaha peningkatan pelayanan yang terus dilakukan oleh pihak pengelola yaitu PT. Kereta Api guna memenuhi kebutuhan pengguna moda transportasi kereta api termasuk di Cibatu yang dalam skripsi ini akan dipaparkan mengenai implikasi dari peningkatan pelayanan moda transportasi kereta api terhadap perkembangan sosial ekonomi masyarakat di wilayah Cibatu dari tahun 1998 sampai tahun 2010.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pada hal-hal yang telah disampaikan oleh penulis sebelumnya, terdapat beberapa permasalahan yang akan menjadi kajian di dalam penulisan skripsi yang berjudul “Stasiun Cibatu dan Dampaknya Terhadap Perkembangan Kehidupan Sosial - Ekonomi Masyarakat Sekitarnya (1998-2010)” ini. Adapun yang menjadi permasalahan pokok dalam skripsi ilmiah dengan judul ini adalah “Bagaimanakah dampak dari keberadaan Stasiun Kereta Api Cibatu pada terhadap perkembangan sosial ekonomi masyarakat di sekitarnya pada tahun 1998-2010?” Sementara itu untuk membatasi kajian permasalahan di dalam skripsi ilmiah ini, penulis mengajukan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana perkembangan fasilitas, sarana, prasarana dan layanan Stasiun Kereta Api Cibatu pada tahun 1998-2010?
2. Bagaimana perkembangan jumlah penumpang dan arus mobilitas penduduk dari dan menuju Stasiun Cibatu?
3. Bagaimana dampak dari keberadaan Stasiun Cibatu terhadap perkembangan sosial ekonomi masyarakat Cibatu pada tahun 1998-2010?

1.3 Tujuan Penelitian

Andi Aris Munandar, 2016

STASIUN CIBATU DAN DAMPAKNYA TERHADAP PERKEMBANGAN KEHIDUPAN SOSIAL - EKONOMI MASYARAKAT SEKITARNYA (1998-2010)

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

Penelitian ini secara umum bertujuan untuk memperoleh gambaran mengenai implikasi dari eksistensi Stasiun Kereta Api Cibatu terhadap pertumbuhan ekonomi dan dampaknya terhadap kondisi sosial masyarakat dari tahun 1998 sampai tahun 2010. Adapun tujuan yang ingin dicapai oleh penulis capai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut

1. Menjelaskan bagaimana perkembangan layanan yang di dalamnya termasuk perkembangan infrastruktur dan fasilitas juga perjalanan Kereta api yang memanfaatkan Stasiun Kereta Api Cibatu untuk naik turun penumpang pada periode 1998-2010.
2. Mendeskripsikan dan menguraikan perkembangan jumlah penumpang dan arus mobilitas penduduk yang memanfaatkan transportasi kereta api dari dan menuju Cibatu.
3. Memberikan gambaran umum mengenai seberapa besar dampak dari keberadaan Stasiun Cibatu terhadap perkembangan sosial-ekonomi masyarakat Cibatu pada tahun 1998-2010.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian mengenai “Stasiun Cibatu dan Dampaknya Terhadap Perkembangan Kehidupan Sosial - Ekonomi Masyarakat Sekitarnya (1998-2010)” ini diharapkan dapat memberikan manfaat, antara lain:

1. Memperkaya khasanah penulisan sejarah lokal di Jawa Barat, khususnya mengenai sejarah transportasi di wilayah Garut terutama daerah Kecamatan Cibatu.

2. Memberikan kontribusi terhadap pengembangan penelitian sejarah mengenai ketersediaan sarana transportasi kereta api yang saat ini menjadi salah satu alat transportasi utama masyarakat yang berada di Pulau Jawa, khususnya di wilayah Garut.
3. Hasil dari penelitian dalam skripsi ini diharapkan dapat menjadi rujukan dalam pembelajaran sejarah lokal di sekolah-sekolah di Kabupaten Garut khususnya Kecamatan Cibatu.
4. Penulis berharap dengan adanya penulisan skripsi ini dapat memaparkan informasi mengenai dampak dari keberadaan Stasiun Kereta Api di wilayah kecamatan Cibatu pada periode 1998 hingga 2010.

1.5 Metode Penelitian

Metode merupakan prosedur atau teknik yang sistematis dalam penelitian suatu disiplin ilmu tertentu untuk mendapatkan objek yang diteliti (Sjamsuddin, 2007: 13). Metode yang digunakan dalam mengkaji skripsi ini adalah metode historis/sejarah. Skripsi ini menggunakan metode historis karena permasalahan yang diangkat adalah permasalahan sejarah khususnya mengenai dampak dari keberadaan Stasiun Kereta Api Cibatu di wilayah kecamatan Cibatu terhadap perkembangan sosial dan ekonomi masyarakatnya.

Sjamsuddin (2007:89) mengungkapkan enam langkah yang harus dilakukan dalam melakukan penelitian sejarah yaitu:

1. Memilih judul atau topik yang sesuai.
2. Mengusut semua eviden (bukti) yang relevan dengan topic.
3. Membuat catatan yang ditemukan ketika penelitian sedang berlangsung.
4. Mengevaluasi secara kritis semua evidensi yang telah berhasil dikumpulkan (kritik sumber)
5. Menyusun hasil penelitian ke dalam pola yang benar atau sistematika tertentu.

6. Menyajikan dan mengkomunikasikannya kepada pembaca dalam suatu cara yang menarik perhatian, sehingga dapat dimengerti.

Dari keenam langkah tersebut, tahapan memilih topik, menyusun semua bukti-bukti sejarah dan membuat catatan termasuk kedalam tahap heuristic, sedangkan mengevaluasi semua bukti-bukti sejarah termasuk dalam tahap kritik dan terakhir menyusun hasil penelitian serta mengkajinya termasuk kedalam tahap historiografi (Sjamsudin, 2007:155). Ketiga tahapan tersebut diuraikan sebagai berikut;

1. Heuristik (Pengumpulan sumber-sumber sejarah)

Merupakan tahap awal dengan mencari dan mengumpulkan sumber-sumber sejarah yang relevan dengan masalah atau judul yang akan dikaji. Peneliti berusaha mengumpulkan sumber-sumber sejarah, baik sumber primer maupun sumber sekunder yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini. Tahap awal untuk memudahkan peneliti dalam pencarian sumber adalah dengan menggunakan jaringan internet untuk melakukan penelusuran atau pencarian artikel-artikel ataupun tulisan lainnya yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dikaji oleh peneliti.

Teknik pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian. Berkaitan dengan hal tersebut, maka teknik pengumpulan data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan dan wawancara. Studi kepustakaan yaitu mempelajari data-data atau catatan yang berhubungan dengan masalah yang diteliti dan mempelajari buku-buku atau literature untuk memperoleh informasi teoritis yang berkenaan dengan masalah penelitian. Sedangkan wawancara atau penelusuran sumber lisan untuk memperoleh fakta-fakta dilapangan yang berkaitan dengan yang diteliti oleh penulis.

Peneliti melakukan pencarian sumber berupa buku-buku maupun arsip, peneliti akan melakukan pencarian ke beberapa tempat diantaranya Perpustakaan Kantor Pusat PT. Kereta Api Indonesia, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Arsip Nasional Republik Indonesia, dan beberapa buku ataupun sumber tertulis lainnya

yang dimiliki oleh perorangan. Selain sumber tertulis, peneliti juga menggunakan sumber wawancara yang dilakukan pada beberapa orang yang terlibat dalam objek kajian yang diteliti oleh penulis, seperti warga setempat yang merasakan dan terlibat sebagai pengguna moda transportasi Kereta Api yang memanfaatkan keberadaan Stasiun Kereta Api Cibatu, petugas atau pegawai Kereta Api yang pernah dan atau masih bekerja di Stasiun Cibatu, juga para pemerhati dan pecinta Kereta Api yang memiliki *concern* dalam pelestarian hal-hal yang berkaitan dengan perkeretaapian di Indonesia khususnya yang berhubungan dengan Stasiun Kereta Api Cibatu.

2. Kritik Eksternal dan Internal

Pada tahap ini peneliti mulai melakukan seleksi dan penilaian terhadap sumber-sumber sejarah yang telah diperoleh. Kritik yang dilakukan ini meliputi dua aspek yaitu aspek eksternal (kritik eksternal) yang digunakan untuk menilai otentitas dan integritas dari sumber-sumber sejarah yang telah diperoleh. Aspek internal digunakan untuk melihat dan menguji dari dalam mengenai reliabilitas dan kredibilitas isi dan sumber-sumber sejarah yang telah diperoleh baik itu sumber lisan maupun tulisan. Tahap ini ditujukan untuk mengetahui apakah sumber-sumber yang telah peneliti kumpulkan relevan dengan penelitian yang dilakukan. Dari proses kritik ini sumber-sumber sejarah selanjutnya disebut fakta-fakta sejarah

3. Interpretasi (menafsirkan sumber sejarah) dan Historiografi

Pada tahap ini, peneliti memberikan penafsiran yang berdasarkan pada fakta-fakta sejarah yang diperoleh dari hasil kritik eksternal maupun internal yang relevan dengan pembahasan skripsi ini yaitu mengenai dampak dari dilaluinya wilayah Cibatu oleh jalur kereta api dan dibangunnya Stasiun Kereta Api di wilayah Cibatu dilihat dari sudut pandang sosial ekonomi dengan periodisasi dari tahun 1998-2010. Fakta-fakta dihubungkan, disusun dan dianalisis sehingga diperoleh penjelasan yang sesuai dengan pokok permasalahan. Selanjutnya peneliti menyajikan dalam bentuk tulisan, tahap itu disebut historiografi. Historiografi merupakan proses penyusunan seluruh hasil penelitian kedalam bentuk tulisan.

1.6 Struktur Organisasi Skripsi

Adapun sistematika dalam menyusun skripsi ini adalah sebagai berikut;

Bab I Pendahuluan, dalam bab ini akan diuraikan beberapa pokok pikiran yang berkaitan dengan latar belakang masalah, rumusan dan batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, penjelasan judul, tinjauan kepustakaan dan landasan teori, metode dan teknik penelitian serta struktur organisasi skripsi.

Bab II Kajian Pustaka, Bab ini berisi tentang penjabaran mengenai literatur-literatur dan studi kepustakaan berisi pemaparan mengenai tinjauan pustaka yang dilakukan penulis terhadap beberapa sumber literatur yang digunakan untuk membantu penulis dalam menganalisis dan menguraikan penulisan skripsi yang berjudul “Stasiun Cibatuan dan Dampaknya Terhadap Perkembangan Kehidupan Sosial-Ekonomi Masyarakat Sekitarnya (1998-2010)”.

Bab III Metode Penelitian, pada Bab ini membahas langkah-langkah metode dan teknik penelitian yang penulis gunakan dalam mencari sumber-sumber, cara pengolahan sumber, serta analisis dan cara penulisannya. Metode yang digunakan terutama adalah metode historis. Penelitian Historis (*Historical Research*) adalah suatu usaha untuk menggali fakta-fakta dan menyusun kesimpulan dari peristiwa-peristiwa masa lampau. Didukung oleh langkah-langkah penelitian yang mengacu pada proses metodologi penelitian dalam penelitian sejarah. Adapun rangkaian kegiatan penelitian yang dilakukan peneliti antara lain: tahap persiapan penelitian, pelaksanaan penelitian dan langkah terakhir adalah pelaporan hasil dari kegiatan penelitian.

Bab IV Temuan dan Pembahasan, bab ini merupakan isi utama dari tulisan sebagai jawaban atas pertanyaan-pertanyaan yang terdapat dalam rumusan masalah. Secara garis besar pada bab ini akan dijelaskan adalah kajian mengenai perkembangan layanan dan kondisi fisik Stasiun Kereta Api Cibatuan pada tahun 1998-2010, gambaran umum mengenai letak geografisnya, gambaran umum masyarakat sekitar Stasiun Cibatuan dan gambaran umum mengenai seberapa besar dampak dari

keberadaan Stasiun Cibatu terhadap perkembangan ekonomi masyarakat sekitar dan keterkaitannya dengan kondisi sosialnya.

Bab V Simpulan dan Rekomendasi, bab ini merupakan bagian akhir dari skripsi, yang didalamnya terdapat intisari pembahasan secara ringkas dan padat sehingga diperoleh nilai-nilai penting dari judul yang dibahas sebagai jawaban dan analisis peneliti terhadap masalah-masalah secara keseluruhan. Hasil temuan akhir ini merupakan pandangan dan interpretasi dari peneliti tentang inti pembahasan penulisan.