

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Manusia pada dasarnya membutuhkan sebuah sarana penghubung atau alat transportasi untuk berpindah tempat baik perpindahan yang bersifat sementara dan berjarak dekat, misalnya untuk mencari nafkah, maupun perpindahan yang bersifat tetap dan berjarak jauh, misalnya untuk pindah tempat tinggal. Transportasi merupakan media perpindahan manusia dan milik mereka (barang) dari suatu tempat ke tempat lain. Oleh karena itu, transportasi mempunyai peranan penting bagi kehidupan manusia, lebih-lebih pada zaman modern seperti sekarang ini. Transportasi dapat mendinamisasikan manusia.¹

Sejarah perkeretaapian di Indonesia merupakan bagian dari perjalanan hidup bangsa Indonesia. 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.²

Betapa besar dan penting peranan transportasi dalam kehidupan manusia, tampak dari usaha-usaha manusia untuk senantiasa memperbaiki dan meningkatkan sistem serta kapasitas angkut sepanjang zaman sejak dahulu kala hingga masa sekarang ini. Makin bertambah baik alat transportasi yang di gunakan makin bertambah tinggi tingkat mobilitas manusia itu, baik secara

¹ Tim Telaga Bakti Nusantara., Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1, (Bandung: Percetakan Angkasa, 1997), hlm 1

² Tim Telaga Bakti Nusantara., Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2, (Bandung: Percetakan Angkasa, 1997), hlm 1

individual maupun secara sosial berarti makin besar pula kemungkinan manusia dalam memperoleh sumber penghidupan yang lebih baik. (Siregar, 1968 ; 3)

Jika dulu manusia hanya menggunakan alat transportasi yang sangat sederhana, seperti hewan, gerobak yang ditarik oleh manusia sendiri atau hewan, rakit atau perahu yang di gerakkan oleh manusia atau arus sungai, perahu atau kapal yang di gerakkan oleh tenaga angin. Selanjutnya, manusia meningkat dan mengembangkan alat transportasi tersebut, sehingga semakin baik sistemnya, makin besar daya angkutnya, makin mudah digunakannya: misalnya, dengan menyempurnakan teknis perlengkapannya, memperbaiki jalannya serta menggunakan tenaga mesin uap, mesin diesel dan mesin listrik untuk menggerakkan alat transportasi itu. Salah satu alat untuk transportasi itu adalah kereta api. Terciptanya jalan rel termasuk salah satu usaha pengembangan sistem transportasi, baik mengenai jalannya, kendaraanya maupun pengoperasiannya.³

Sampai pertengahan abad ke-19 Masehi alat transportasi yang digunakan di Indonesia masih tergolong sederhana dan tradisional, baik transportasi di darat maupun transportasi di laut. Alat transportasi berupa benda yang dipundak manusia, gerobak yang ditarik hewan (sapi, kerbau, kuda), perahu yang dihela, kapal layar, rakit yang digerakkan arus sungai, dan lain-lain.⁴

Pada saat memasuki zaman kolonial terutama abad-18 Masehi, alat transportasi itu menjadi masalah yang besar dan sulit. Sejak saat itu muncul ide atau upaya dari pemerintah atau penguasa kolonial untuk mengangkut kekayaan yang dihasilkan di bumi Indonesia sebagai barang dagangan untuk dijual ke pasar

³ Tim Telaga Bakti Nusantara., Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1, (Bandung: Percetakan Angkasa, 1997), hlm 2

⁴ Ibid.,

internasional, khususnya Negara-negara yang ada di Eropa. Kekayaan yang ada di Bumi Indonesia ini seperti kayu, nila, kopi, lada, cengkeh, pala, tembakau, teh, karet, kapur barus, gas bumi, mas, batu bara, timah dan hasil tambang. Jumlah produksi ini sangat banyak dan untuk mengirimnya itu sangat lamban apalagi kalau penghasilannya yang berada di daerah pedalaman itu sangat sulit.

Untuk mengatasi kesulitan tersebut pihak kolonial memperkenalkan dan menggunakan alat transportasi kereta api di Indonesia sejak tanggal 10 Agustus 1867. Ternyata setelah berjalannya angkutan ini perkembangannya sangat penting dan baik bagi dunia transportasi di Indonesia, baik dalam kegiatan ekonomi, keamanan, politik, dan sosial budaya.

Sarana transportasi kereta api menjadi favorit warga untuk mudik di hari pertama lebaran. Selain lebih efisien dalam waktu, kereta api dianggap lebih aman ketimbang bus atau transportasi lainnya. Kereta api memang relatif cepat dan bebas macet dibanding armada darat lainnya. Keuntungan lain mudik dengan menggunakan kereta api adalah aman. Kereta api juga dinilai efektif menekan tingkat kecelakaan lalu lintas selama arus mudik lebaran, karena tingginya animo masyarakat untuk beralih menggunakan kereta api lantaran pemudik sudah sadar, bahwa bepergian mudik menggunakan motor jauh lebih berbahaya.⁵

Beberapa tahun belakangan ini, mudik menjadi satu fenomena sosial-keagamaan yang menarik untuk diperbincangkan, karena telah menjadi tradisi yang fenomenal di lingkungan Umat Islam Indonesia, terutama pada hari-hari lebaran. Perbincangan ini menjadi penting karena nuansa yang terkandung di

⁵ <http://nationalgeographic.co.id/berita/2014/08/asyikya-mudik-dengan-keretaapi>, di akses pada tanggal 21 April 2017, pukul 20.30

dalamnya yang dapat dianalisis dari berbagai pendekatan, baik sosiologis, agama, ekonomi dan budaya.

Fenomena mudik ini kalau diruntutkan merupakan sebuah mata rantai yang terjadi sebagai hasil masyarakat (umat islam) dalam menyikapi fenomena lebaran. Dimana adanya pergeseran makna mengenai lebaran atau dalam agama islam dinamakan Idul Fitri menjadi hal yang penting untuk diperhatikan.

Tradisi mudik lebaran ini, sebenarnya terkait erat dengan sistem kekerabatan yang melihat keluarga sebagai keluarga luas (*extended family*). Dengan demikian, menjadi tidak aneh ketika setiap lebaran akan selalu diselenggarakan pertemuan-pertemuan yang melibatkan keluarga luas tersebut. Hal inilah yang menyebabkan orang akan terdorong untuk berkumpul dengan para kerabatnya.⁶

Dahulu antara mudik dan lebaran tidak memiliki kaitan satu sama lain. Dalam bahasa Jawa ngoko, Mudik berarti 'Mulih Dilik' yang berarti pulang sebentar saja. Namun kini, pengertian mudik dikaitkan dengan kata 'Udik' yang artinya kampung, desa, atau lokasi yang menunjukkan antonym dari kota. Lantas pengertian ini ditambah menjadi 'Mulih Udik' yang artinya kembali ke kampung atau desa saat lebaran.⁷

Mudik juga bisa menjadi semacam terapi yang menguatkan hubungan kekeluargaan. Dalam aspek psikologis, mudik akan membangkitkan kesegaran dan tenaga baru bila mereka kembali bekerja di kota. Oleh karena itu mudik

⁶ <http://sigitarisetiawan.blogspot.co.id/2016/07/makalah-tradisi-mudik-hari-idul-fitri.html>, diakses pada tanggal 21 April 2017, pukul 20.53

⁷ <http://www.infoyunik.com/2015/07/inilah-awal-mula-tradisi-mudik-lebaran>, diakses pada tanggal 21 April 2017, pukul 21.06

lebaran, selain menjadi tradisi tahunan juga memiliki efek perbaikan hidup atau terapi untuk rasa kehilangan bagi mereka yang hidup jauh dari orang tua dan keluarga.

Pada umumnya orang Indonesia rutin pulang ke kampung halaman menjelang Idul Fitri atau Lebaran. Tak peduli besarnya kesulitan yang dihadapi oleh karena itu, mereka rela antri berjam-jam untuk mendapatkan tiket bus atau kereta, bahkan menyewa mobil. Berdesak-desakkan di dalam angkutan umum, berpanas-panasan di atas sepeda motor dan macet berjam-jam di jalanan merupakan kejadian yang selalu terjadi di setiap Lebaran.

Di balik tradisi mudik yang dianggap sebagai kearifan budaya bangsa Indonesia, terkuak tabir ketimpangan sosial yang luar biasa dimana mudik benar-benar menjadi sebuah dilema, karena hasrat pemudik begitu menggebu-gebu ingin sampai kampung halaman bertemu sanak keluarga. Namun justru ritus inilah yang seringkali membuat kemacetan, kriminalitas dan kecelakaan lalu lintas meningkat dimana-mana. Serta instabilitas ekonomi yang tercipta akibat ulah pengusaha yang mencari untung dari tradisi tahunan ini.

Oleh karena itu peneliti mengambil judul tentang **Kereta api dan Tradisi Mudik Lebaran (Kontribusi PT KAI Terhadap Transportasi Masyarakat Muslim di Bandung 1980-2014)**. Karena dari sana kita akan mengetahui bagaimana Sejarah Kereta Api, Kontribusi Kereta Api dalam Mudik Lebaran.

B. UMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang di atas, agar penelitian ini lebih terarah maka dibuat batasan-batasan penelitian dengan membuat rumusan masalah. Sebagaimana rumusan masalah di bawah ini diantaranya:

1. Bagaimana Sejarah Perkembangan Kereta Api ?
2. Bagaimana Kontribusi Kereta Api dalam Angkutan Mudik Lebaran di Bandung 1980-2014 ?

C. TUJUAN PENELITIAN

Adapun penelitian ini memiliki beberapa tujuan diantaranya:

1. Untuk Mengetahui Sejarah Perkembangan Kereta Api.
2. Untuk Mengetahui Kontribusi Kereta Api dalam Angkutan Mudik Lebaran di Bandung 1980-2014.

D. KAJIAN PUSTAKA

Rencana penelitian tentang **“Kereta Api dan Tradisi Mudik Lebaran (Kontribusi PT KAI Terhadap Transportasi Masyarakat Muslim di Bandung 1980-2014)”** ini tidak semata-mata dibuat begitu saja tanpa melihat karya-karya orang lain sebagai pembanding. Adapun karya-karya yang menjadi pembanding peneliti dalam penelitian ini , yaitu:

1. Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, “Sejarah Perkeretaapian Indonesia jilid 1 dan 2”, Bandung : jilid 1 isinya menceritakan tentang politik kolonial dan perkembangan transportasi pada abad XIX, lahirnya perkeretaapian, pembangunan kereta api di Indonesia, prasarana, sarana, operasi,

kepegawaian dan keuangan, perkeratapian semasa pendudukan militer Jepang. Kelebihannya buku ini itu menceritakannya sangat baik dan sangat detail dimulai dari perkembangan transportasi sampai perkeretaapian semasa pendudukan militer Jepang, kelebihan yang lainnya di buku Sejarah Perkeretaapian Indonesia jilid 1 ini di dalam bukunya disertakan dengan gambar, tabel dan peta. Jilid 2 isinya tentang lanjutan dari jilid 1 yaitu menjelaskan tentang gambaran umum kondisi perkeretaapian pada masa pendudukan Jepang, kereta api sebagai alat perjuangan lalu masaa depan kereta kereta api. Kelebihannya pun samaa seperti jilid pertama, di buku jilid ke dua ini pun disertakan dengan gambar, tabel cuman tidak ada petanya saja. Adapun metode yang digunakan adalah metode penelitian sejarah meliputi heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi.

2. Ibnu Murti Haryadi, “Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014”:, Bandung: Unit Pusat Preservation & Architecture, 2015). Dalam buku ini Sejarah Perkeretaapian Indonesia, kilas balik sejarah perkeretaapian Indoesia. Kelebihan buku ini dilengkapi dengan gambar dan tahun yang jelas, tabel serta peta dan jalur kereta pun di buku ini jelas.

Adapun isi yang akan peneliti kaji lebih kepada Kereta api dan Tradisi Mudik Lebarannya saja. Adapun metode penelitian yang peneliti gunakan adalah metode penelitian sejarah meliputi heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.

E. LANGKAH-LANGKAH PENELITIAN

Adapun tahap-tahap metode sejarah dalam penelitian ini di antaranya yaitu terdiri dari tahap heuristik, tahap kritik, tahap interpretasi, dan tahap historiografi.

1. Heuristik

Tahap Heuristik merupakan kegiatan mencari sumber untuk mendapatkan data-data atau materi sejarah, atau evidensi sejarah. Pada tahapan ini, kegiatan diarahkan pada penjajakan, pencarian, dan pengumpulan sumber-sumber yang akan diteliti, baik yang terdapat di lokasi penelitian, temuan benda maupun sumber lisan.⁸

Sumber yang penulis dapatkan dari berbagai tempat, seperti di Pusat Pendidikan dan Pelatihan IR. H. Djuanda (Perpustakaan Kereta Api), Kantor Pusat PT. KAI Bandung Unit DAOP 2 Bandung, Balai Iklan, Perpustakaan Batu Api, Perpustakaan Fakultas Adab dan Humaniora dan buku pribadi. Adapun sumber ini dibagi dua, yaitu:

a. Sumber Primer

Sumber primer adalah sumber yang berasal dari pelaku sejarah atau kesaksian dari seorang saksi dengan mata-kepala sendiri yang menyaksikan suatu peristiwa sejarah, dan sumber yang didapat dari seorang yang hidup sezaman dengan peristiwa yang didapatkan.⁹

1) Sumber Tertulis

a. Arsip

1. Peta Jalur Kereta Api di Sumatera

⁸ Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah*, (Bandung: Pustaka Setia, 2014), hlm. 93.

⁹ Gottschalk, Louis. *Mengerti Sejarah*. (Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press), 1985), cetakan keempat, hlm 35.

2. Peta Jalur Kereta Api di Sumatera Utara
3. Peta Jalur Kereta Api di Sumatera Barat
4. Peta Jalur Kereta Api di Sumatera Selatan
5. Peta Jalur Kereta Api Republik Indonesia
6. Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Kereta Api Nomor : PM 9 Tahun 2011
7. Rencana Operasi Angkutan Lebaran Tahun 1992
8. Gambar kesibukan pembangunan jalur kereta api Semarang-Tanggung (sumber: koleksi album NISM)
9. Gambar jalur kerta api Surabaya-Pasuruan (sumber: media-kitlv,nl)
10. Gambar *Staatssporwegen* meresmikan jalur trem pertama di Sulawesi
11. Gambar peta jalur kereta api Bandung-Ciwidey (sumber: Koleksi APP)
12. Gambar logo perusahaan dari masa ke masa (sumber: lokomotif dan kereta rel diesel, Hartono)

b) Buku

PT. Kereta Api (Persero), 2000, “Tanah Kereta Api”

Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, “Sejarah Perkeretaapian Indonesia jilid I”

Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, “ Sejarah Perkeretaapian Indonesia jilid II”

CV Sahabar, Yati Nurayati, 2014 “Sejarah Kereta Api Indonesia”

c) Majalah dan Koran

Kontak, No.8, Tahun XLI, Bandung: Humas Kantor Pusat PT KAI Bandung.

Kontak, No.7, Tahun XLII, Bandung: Humas Kantor Pusat PT KAI Bandung.

Kontak, No.8, Tahun XLII, Bandung: Humas Kantor Pusat PT KAI Bandung.

Kontak, No. 7, Tahun XLIII, Bandung: Humas Kantor Pusat PT KAI Bandung.

Pikiran Rakyat, Bandung, Minggu 3 Agustus 1980, No. 130 Tahun Ke-XV

Pikiran Rakyat, Bandung, Jum'at 1 Agustus 1980, No. 128 Tahun Ke-XV

Pikiran Rakyat, Bandung, Kamis 7 Agustus 1980, No. 134 Tahun Ke-XV

Pikiran Rakyat, Bandung, Jum'at 1 Agustus 1980, No. 128 Tahun Ke-XV Tahun Republik ke-XXXV

Kompas, Kamis 7 Agustus 1980, No. 41 Tahun ke XVI

Kompas, 18 Agustus 1980, No. 49 Tahun ke XVI

Kompas, 18 Agustus 1980, No. 49 Tahun ke XVI

Kompas, Sabtu 11 Juli 1981 No. 14 Tahun ke XVII

Kompas, 2 Juli 1981, No. 5 Tahun ke XVII

Pikiran Rakyat, Sabtu 21 April 1990, Nomor 28 Tahun XXV

Pikiran Rakyat, Jum'at 3 April 1992, Nomor 10 Tahun XXVII *Pikiran Rakyat*, Rabu 31 Maret 1993, Nomor 4 Tahun XLVIII

Pikiran Rakyat, Bandung, Sabtu 12 Maret 1994, Nomor 339 Tahun XXVIII

Pikiran Rakyat, Bandung Jum'at 14 Desember 2001, Nomor 258 Tahun XXXIV

Pikiran Rakyat, Bandung Kamis 20 November 2003, Nomor 232 Tahun XXXVIII

Pikiran Rakyat, Bandung November 2005, Nomor 218 Tahun XL

Pikiran Rakyat, Sabtu 25 Agustus 2012.

2) Sumber Lisan

a) Asep Lili (52 Tahun)

Library Specislist, *Wawancara*. Bandung, 21 April 2017.

b) Muhammad Achyar (47 Tahun)

Yang suka mudik lebaran, *Wawancara*. 25 April 2017.

c) Tati Rohaeti (41 Tahun)

Yang suka mudik lebaran, *wawancara*, 25 April 2017.

3) Sumber Visual

PT.KAI, *Sejarah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Ep 1*, Tayangan 14 Feb 2013.

PT.KAI, *Sejarah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Ep 2*, Tayangan 14 Feb 2013.

Viva.co.id, *Suka Duka Masinis Kereta Api Saat Mudik Lebaran*, Tayangan 21 Juli 2015.

Pusat Berita —*Terharu, 14 Tahun Masinis Ini Tak Berlebaran Bersama Keluarga [Pusat Berita]*, Dipublikasikan 6 Juli 2016.

Dialog pada Acara Jurnal Siang Berita Satu TV 16 Mei 2014

Pembicara : Senior Manager Humas PT KAI Daop 1 Jakarta, Agus Komarudin

Pengamat Perkeretaapian, Mohamad Hendro Wiyono Jurnal Siang - *Mudik dengan Kereta Api*. Dipublikasikan 20 Mei 2014.

b. Sumber Sekunder

Sumber sekunder adalah sumber yang didapatkan dari kesaksian seseorang yang tidak melihat langsung peristiwa sejarah, dan tidak hidup sezaman dengan peristiwa sejarah.¹⁰

a) Buku

¹⁰ Gottschalk, Louis. *Mengerti Sejarah ...*, hlm 35.

Sudarsono Katam, 2014, "*Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*",
Bandung, PT Dunia Pustaka Jaya

Selayang Pandang sejaarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014,
Bandung, PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Kereta Api Indonesia, Departemen Penerangan Republik Indonesia

Roesdi Santoso, 1988, *Kereta Api dari Masa ke Masa*, Semarang.

Departemen Perhubungan Perusahaan Jawatan Kereta Api, 1990, *sejarah Perkeretaapian di Indonesia 1*, Bandung, PT. Incarto Indonesia

b) Sumber Visual

Greeting Ramadhan 1437 H - 60 SEC.mp4

Rangkuman Pencapaian KAI Videografis dan Infografis.mp4

Transformasi dan Inovasi KAI 2016.mp4

Terima Kasih KAI.mp4

c) Sumber Internet

Jundiurna92, "Fenomena Mudik Sebuah Ritual Tahunan Menjelag lebaran",
10 Oktober 2009, Wordpress.com

Sigitarisetiawan, "Makalah Tradisi Mudik Hari Idul Fitri", Juli 2016,
Blogspot.co.id

<http://dokumen.tips/documents/tradisi-mudik-lebaran.html>

2. Kritik

Kritik sumber merupakan tahapan kedua dalam penelitian sejarah, yang bertujuan untuk menyaring sumber-sumber yang telah di dapat secara kritis,

terutama menyaring sumber-sumber primer agar terjaring fakta-fakta yang sesuai pilihan.¹¹ Kritik sumber pun dibagi dua, yaitu:

a. Kritik Eksternal

Kritik eksternal merupakan cara melakukan verifikasi atau pengujian terhadap aspek-aspek luar dari sumber sejarah. Atas dasar berbagai alasan atau syarat, setiap sumber harus dinyatakan dahulu autentik dan integralnya. Saksi-mata atau penulis itu harus diketahui sebagai orang yang dapat dipercayai (*credible*).¹² Kritik ekstern yaitu digunakan untuk meneliti otentisitas sumber secara bentuk dengan menguji material kertas atau bahan, tanggal, dan tanda yang terdapat di dalam teks.¹³

1) Sumber Tertulis

Majalah dan Koran

Kontak, No.8, Tahun XLI, Bandung: Humas Kantor Pusat PT KAI Bandung.

Kontak, No.7, Tahun XLII, Bandung: Humas Kantor Pusat PT KAI Bandung.

Kontak, No.8, Tahun XLII, Bandung: Humas Kantor Pusat PT KAI Bandung.

Kontak, No. 7, Tahun XLIII, Bandung: Humas Kantor Pusat PT KAI Bandung.

Sumber ini berbentuk Tabloid atau majalah yang tidak di ragukan lagi kebenarannya, karena di cover Tabloid itu sendiri terdapat cap logo Kereta Api sendiri, ini menandakan bahwa Tabloid ini benar milik PT Kereta Api Indonesia.

2) Sumber Lisan

¹¹ Sjamsudin, Helius, *Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016,), cetakan ketiga, hlm 83.

¹² Sjamsudin, Helius, *Metodologi Sejarah ...*, hlm 84.

¹³ Kuntowijoyo. *Pengantar Ilmu Sejarah*. (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013), hlm. 77.

a) Asep Lili, 52 tahun, Asep Lili (52 Tahun), Library Specislist, beliau merupakan sumber primer, karena berdasarkan wawancara beliau mengetahui sejarah dan perkembangan kereta api serta kondisi kereta api dari dulu sampai sekarang ini.

b) Muhammad Achyar (47 Tahun), Yang suka mudik lebaran, beliau merupakan sumber primer, karena berdasarkan wawancara beliau salah satu orang yang suka mudik lebaran menggunakan jasa transportasi kereta api, dan beliau pun awalnya berdomisili di Jawa Timur makanya setiap tahun beliau selalu mudik ke kampung halamannya yang ada di Jawa Timur, beliau pun mengetahui bagaimana kondisi dan perkembangan kereta api.

c) Tati Rohaeti (41 Tahun), Yang suka mudik lebaran, beliau merupakan sumber primer, karena beliau selalu menjenguk saudara-saudaranya yang ada di Jawa Timur dan beliau pun mengetahui kondisi para pemudik dalam perjalanan ataupun kondisi ekonomi sosial dan budaya nya para pemudik karena beliau sering berinteraksi dengan para pemudik yang ada di dalam kereta api.

3) Sumber Visual

PT.KAI, *Sejarah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Ep 1*, Tayangan 14 Feb 2013.

PT.KAI, *Sejarah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Ep 2*, Tayangan 14 Feb 2013. Sumber ini adalah sumber primer yang berbentuk video, karena yang membuatnya asli dari PT Kereta Api nya langsung mengenai sejarah kereta api.

VIVA.co.id, *Suka Duka Masinis Kereta Api Saat Mudik Lebaran*, Tayangan 21 Juli 2015. Sumber berbentuk video, karena yang membuat video nya

langsung mewawancari masinis yang sedang kerja di saat mudik lebaran pada tahun 2015.

b. Kritik Internal

Kritik internal menekankan kritik pada aspek isi dari sumber yang didapat. Setelah fakta kesaksian (*fact of testimony*) ditegakkan melalui kritik eksternal, tiba gilirannya untuk mengadakan evaluasi terhadap kesaksian itu, dan memutuskan apakah kesaksian itu dapat diandalkan (*realible*) atau tidak.¹⁴ Kritik intern merupakan proses menguji kredibilitas suatu sumber. Dalam kritik intern ini dilakukan 3 hal. Pertama, mengadakan penilaian intrinsik, yang berkaitan dengan kompeten tidaknya suatu sumber, keahlian dan kedekatan dari sumber atau saksi. Kedua, berkaitan dengan kemauan dari sumber untuk memberikan kesaksian dan menyampaikan kebenaran. Terakhir, korborasi yaitu pencarian sumber lain yang tidak memiliki keterkaitan dengan sumber utama untuk mendukung kebenaran akan sumber dikritik dan telah melewati tahap korborasi, maka data itu disebut dengan fakta sejarah. Namun apabila data atau sumber tidak bisa dilakukan korborasi, artinya sumber hanya berisi satu data saja, maka berlakulah prinsip *argument ex silentio*.¹⁵

1) Sumber Tertulis

a) Buku

Sudarsono Katam, 2014, “*Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*”, Bandung, PT Dunia Pustaka Jaya, buku ini merupakan sumber yang mendukung sumber utama karena buku ini hanya menjelaskan tentang sejarah singkat keereta

¹⁴ Sjamsudin, Helius, *Metodologi Sejarah ...*, hlm 91.

¹⁵ Gottschalk, Louis. *Mengerti Sejarah ...*, hlm.130.

api dan kereta api di priangan tempo doeloe serta kebanyakan isinya mengenai jalur rel kereta api serta stasiun-stasiun yang ada di priangan.

2) Sumber Visual

Transformasi dan Inovasi KAI 2016.mp4, sumber ini menceritakan tentang transformasi angkutan kereta api dalam melayani para penumpang dari tahun ke tahun dan di dalam video ini pun ada pembahasan mengenai mudik lebaran.

Terima Kasih KAI.mp4, sumber ini adalah video yang di buat oleh PT KAI nya langsung menemui para penumpang dan menanyakan tentang kesan pesan mereka setelah naik kereta api dalam masa mudik lebaran.

3. Interpretasi

Interpretasi adalah penafsiran data atau disebut juga analisis sejarah, yaitu penggabungan atas sejumlah fakta yang telah diperoleh.¹⁶ Pada tahap ini atau disebut dengan Interpretasi, bisa dilakukan dengan dua cara, yaitu sintesis dan analisis. Interpretasi sering disebut biangnya subjektivitas karena dalam proses ini masuk pemikiran-pemikiran penulis atau suatu fakta sejarah. Fakta-fakta tersebut kemudian dirangkai menjadi suatu rentetan tak terputus dari suatu peristiwa. Dalam penulisan sejarah subjektivitas itu diakui, namun subjektivitas itu tetap harus dihindari.¹⁷

Dalam interpretasi ini, peneliti berusaha untuk bersikap netral tanpa memihak siapa pun. Karena penelitian yang peneliti lakukan, didasarkan pada

¹⁶ Sulasman, *Metodologi Penelitian...*, hlm. 107.

¹⁷ Kuntowijoyo. *Pengantar Ilmu...*, hlm.78.

metode-metode sejarah yang bersifat objektif, dan hasil yang diharapkan dari penelitian ini, dapat mengetahui perkembangan kereta api dan kondisi mudik lebaran.

Sudah di jelaskan sebelumnya bahwa kereta api merupakan alat transportasi yang sangat penting bagi kebutuhan manusia, baik untuk alat angkut barang maupun

Dari sumber yang telah peneliti dapatkan, dapat disimpulkan bahwa perkembangan kereta api di Indonesia itu sangat baik. Perkembangan itu adalah identik dengan ikhtiar manusia untuk memperbaiki sistem angkutan dari masa ke masa.

Awal nya sejak dulu manusia melakukan pengangkutan,mula-mula secara alamiah dengan tenaga sendiri, menjinjing dengan tangan, memikul di bahu, meminggul diatas punggung. Menggendong dengan pinggul atau menjungjung diatas kepala. Semua dilakukan untuk membawa atau memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain.

Betapa penting peranan transportasi dalam kehidupan manusia, tampak dari usaha-usaha manusia untuk senantiasa memperbaiki dan meningkatkan sitem serta kapasitas angkut sepanjang jaman dari dulu hingga sekarang ini.

Walaupun pada mulanya penggunaan kereta api sebagai alat transportasi di Indonesia berdasarkan kepentingan kolonial, namun dalam perkembangannya berdampak pula bagi kepentingan hidup bangsa Indonesia. Kepentingan bangsa Indonesia yang dimaksud itu bukan hanya dalam bidang ekonomi, melainkan dalam bidang politik, social dan budaya. Dalam masa sekarang ini kereta api tetap

memainkan peranan penting sebagai alat transportasi manusia dan barang yang dapat menunjang kehidupan pada zaman modern ini.

4. Historiografi

Historiografi adalah proses penyusunan fakta sejarah dan berbagai sumber yang telah diseleksi dalam bentuk penulisan sejarah.¹⁸ Dalam tahap historiografi ini yaitu mencakup cara penulisan, pemaparan, atau laporan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan. Pada tahapan ini peneliti berusaha untuk menuliskan serta menyusun sumber-sumber atau data yang sudah di dapatkan dan sudah melalui beberapa tahapan.

Sistematika penulisan hasil penelitian ini terbagi ke dalam beberapa bagian, yaitu:

BAB I, merupakan bab pendahuluan yang berisikan uraian mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan langkah-langkah penelitian.

BAB II, dalam bab ini menguraikan pembahasan mengenai sejarah berdirinya dan perkembangan kereta api dan mudik lebaran. Dari awal mula kereta api dan mudik lebaran serta perkembangannya sampai saat ini.

BAB III, dalam bab ini menguraikan pembahasan mengenai fenomena mudik dan urbanisasi, Manajemen angkutan mudik lebaran, layanan angkutan mudik lebaran serta kelebihan dan kekurangan mudik menggunakan kereta api.

¹⁸ Sulasman, *Metodologi Penelitian...*, hlm. 147.

BAB IV, dalam bab ini berisi kesimpulan dari hasil penelitian Kereta api dan tradisi mudik lebaran (kontribusi PT KAI terhadap angkutan mudik lebaran di Bandung 1980-2014).

