

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kelompok manusia yang berkembang dari waktu ke waktu baik cepat atau lambat akan mengalami perubahan, salah satu penyebabnya ialah perkembangan atau kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK) dunia. Pada kenyataan misalnya perubahan teknologi jasa transportasi, dalam perkembangan sejarahnya mengalami perubahan bentuk di bidang teknologi yang dipakai. Perkembangan teknologi tersebut muncul sebagai hasil dari pemikiran dan perbuatan manusia yang dapat menimbulkan suatu perubahan dalam berbagai hal. Sarana transportasi darat berkembang dari penggunaan tenaga hewan dan manusia, menuju kepada bentuk sarana transportasi bertenaga mesin seperti kereta api. Ketika bangsa Belanda datang ke Nusantara, jaringan transportasi darat tidak selancar jalur pelayaran melalui laut dan sungai. Keadaan transportasi di Jawa tidak banyak berubah hingga Gubernur Jenderal H.W. Deandels membangun jalan raya besar (*Grote Posweg*) sejauh 1.000 km selama tahun 1808-1810 yang menghubungkan Anyer di ujung barat Jawa Barat dan Panarukan di ujung timur Jawa Timur.¹

Transportasi kereta api merupakan inovasi yang membawa perubahan besar dalam kebudayaan masyarakat dan merupakan penemuan yang luar biasa pada abad ke-19.² Transportasi kereta api pada masa Belanda juga digunakan di

¹Mukhlis Paeni, *Sejarah Kebudayaan Indonesia: Sistem Teknologi*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2009), hlm.207.

² *Ibid.*, hlm.228.

daerah Jatinangor yang dulunya sebagian besar merupakan wilayah perkebunan. Hal tersebut telah memicu terjadinya suatu perubahan yang mungkin tak terduga ketika itu. Pembangunan lintas kereta api dimulai sekitar 26 tahun sejak memasuki abad ke-20 oleh perusahaan SS (*Staatsspoorwegen*) milik Belanda dengan dibangunnya lintas-lintas cabang penghubung kota-kota kecil dan kota besar. Lintas-lintas tersebut salah satunya ialah lintas Rancaekek-Jatinangor (1921).³

Jalur kereta api Rancaekek-Jatinangor-Tanjungsari terletak di lingkup wilayah DAOP 2 Bandung. Jalur tersebut digunakan untuk angkutan penumpang dan angkutan komoditi barang.⁴ Menurut Encu Priatna (85), pembangunan jalan kereta api tersebut hanya sampai Tanjungsari tepatnya sampai Tunggul Hideung (Citali) dikarenakan sudah terlalu banyaknya korban jiwa berjatuhan ketika berlangsungnya pembangunan.⁵

Jatinangor (Cikeruh) sekitar tahun 1841 merupakan areal perkebunan karet dan teh. Daerah Jatinangor secara geografis dahulu memang merupakan daerah pegunungan yang subur dan luas sehingga digunakan oleh kolonial Belanda sebagai sektor utama penghasil teh di Jatinangor, Sumedang untuk kepentingan pemerintah kolonial.⁶ Ketika bangsa Belanda datang menjajah ke Jatinangor,

³Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*, (Bandung: APKA dan CV Angkasa, 1997), hlm.75.

⁴http://id.wikipedia.org/wiki/Jalur_kereta_api_Rancaekek-Tanjungsari. Diakses pada 23 Februari 2014. Pukul 09.51 WIB.

⁵Encu Priatna, *wawancara*, pada 15 Mei 2014, pukul 13.00 WIB, di Hegarmanah, Jatinangor, Sumedang.

⁶Kuswandi, *Mimosa dan Perkebunan Jatinangor*, (Bandung: Pikiran Rakyat, 2000).

masyarakatnya merupakan masyarakat yang sudah sejak lama beragama Islam⁷, sehingga aktivitas mereka tidak terlepas dari nilai-nilai Islami yang taat beribadah disertai dengan adanya semangat kerjasama dan gotong royong masyarakat. Dahulu di Jatinangor belum terbentuk masyarakat Cinumbang karena Dusun Cinumbang termasuk pada Desa Cilayung sedangkan Desa Cilayung merupakan desa pemekaran sekitar tahun 1985. Pada masa penjajahan Belanda, areal perkebunan pohon karet dan teh di Jatinangor dimiliki oleh seorang pria berkebangsaan Jerman bernama W.A. Baron Baud. Ia bersama perusahaan swasta milik Belanda pada tahun 1841 mendirikan perkebunan karet yang luasnya mencapai 962 hektar.⁸

Secara filosofis dinamakan Jatinangor karena dulu di Jatinangor terdapat perkebunan karet dan terdapat pohon karet yang tumbang menyisakan batang pohon yang menonjol atau dikenal dalam bahasa sunda setempat dengan istilah “nangoh” sehingga oleh masyarakat diucapkan menjadi “Jatinangor” yang berasal dari kata “jati” berarti pohon jati dan “nangoh/r” berarti kelihatan.⁹ Berdasarkan topografinya, Jatinangor sebelah utara berbatasan dengan Kecamatan Tanjungsari dan Sukasari, sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Rancaekek dan Kabupaten Bandung, sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Cimanggung dan Tanjungsari dan sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Cilenyi.¹⁰

⁷Informasi tersebut didapatkan dari hasil wawancara dengan beberapa tokoh masyarakat di Cinumbang, Jatinangor yang sebagian besar menyatakan bahwa sejak dulu mereka beragama Islam, termasuk ketika masa penjajahan Belanda dan Jepang, orangtua mereka juga Islam.

⁸<http://jatinangorpisan.blogspot.com/2008/01/menara-loji-saksi-sejarahyang.html>. Diakses pada 24 Maret 2014. Pukul 06.15 WIB.

⁹Encu Priatna, *wawancara*, pada 15 Mei 2014, Jatinangor, Sumedang.

¹⁰Pemerintah Kabupaten Sumedang Kecamatan Jatinangor. *Data Potensi Kecamatan Jatinangor Tahun 2012*, (Sumedang : Dinas Pemerintah Kecamatan Jatinangor, 2012), hlm.1.

Memasuki masa kemerdekaan Indonesia, tanah perkebunan karet di Jatinangor dinasionalisasikan dan menjadi milik Pemerintah Daerah (Pemda) Sumedang. Pada tahun 1990, area perkebunan dialihfungsikan menjadi kawasan pendidikan dengan dibangunnya empat perguruan tinggi, yakni IPDN (Institut Pendidikan Dalam Negeri), Ikopin (Institut Koperasi Indonesia), Unpad dan Unwim.¹¹

Ketika terjadi Perang Dunia II, berdampak cukup besar terhadap pertahanan Hindia Belanda sehingga terjadi kebangkrutan perkeretaapian serta adanya serangan bala tentara Jepang, termasuk ke Pulau Jawa yang mengakibatkan pemerintahan Belanda di Indonesia berhasil dikalahkan Jepang pada 8 Maret 1942 di Kalijati, Subang.¹²

Pemerintahan Jepang pernah melakukan penghapusan lintas lama dan pembangunan lintas baru. Adapun lintas lama bekas SS¹³ yang ditutup atau dieksploitasi ialah lintas Rancaekek-Tanjungsari (12 km) dan dibongkar pada tahun 1942.¹⁴ Sejak saat itu perkeretaapian di Jatinangor tidak berfungsi lagi dan bekas lintasan kereta api tersebut khususnya di Dusun Cinumbang, Desa Cilayung Kecamatan Jatinangor telah beralih fungsi menjadi jalan umum dan jembatan yang digunakan masyarakat setempat sebagai sarana pendukung aktivitas mereka

¹¹<http://jatinangorpisan.blogspot.com/2008/01/menara-loji-saksi-sejarah-yang.html>. Diakses pada 24 Maret 2014. Pukul 06.15 WIB.

¹²Tim Telaga Bakti Nusantara,*Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*, (Bandung: APKA dan CV Angkasa, 1997), hlm.140-141.

¹³SS (*Staats Spoorwegen*) merupakan salah satu perusahaan kereta api milik Belanda atau Dinas Perkeretaapian milik Belanda yang ketika masa penjajahan Belanda di Indonesia, perusahaan SS berperan dalam pembangunan lintas-lintas kereta api di Indonesia termasuk di Jatinangor, (Lihat dalam buku *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1 dan 2*, Bandung:1997).

¹⁴Tim Telaga Bakti Nusantara...,*Op.cit.*,hlm.140-145.

bahkan memiliki peranan penting dalam kehidupan sosial-ekonomi masyarakat sekitar.

Berdasarkan hal tersebut, maka peneliti tertarik melakukan penelitian terkait dengan pembangunan jalan kereta api lintas Rancaekek-Jatinangor-Tanjungsari pada masa Belanda dan Jepang serta bermaksud merekonstruksi sejarah lokal khususnya terkait sejarah perkeretaapian di Jatinangor berikut pengaruh peninggalan sejarah jalan kereta api tersebut terhadap kehidupan sosial-ekonomi masyarakat di Cilayung-Jatinangor. Meskipun terdapat rintangan karena di Indonesia penulisan sejarah lokal pada umumnya menghadapi kesulitan sumber-sumber.¹⁵ Namun peneliti berupaya semaksimal mungkin ditengah keterbatasan sumber-sumber lokal, mengangkat tema kajian mengenai sejarah sosial lokal dengan memfokuskan penelitian berjudul **“Pengaruh Peninggalan Jalan Kereta Api terhadap Perubahan Sosial-Ekonomi Masyarakat di Cilayung-Jatinangor Tahun 2007-2014”**, yang didasari oleh tiga hal yakni faktor penyebab atau latar belakang pembangunan, proses dan dampaknya bagi kehidupan sosial-ekonomi masyarakat di Cilayung, Jatinangor.

Penelitian ini dilaksanakan sebagai salah satu wujud kepedulian peneliti terhadap benda peninggalan sejarah yang sangat berarti yakni jembatan dan jalan bekas jalan kereta api pada masa Belanda dan masih berkontribusi hingga kini. Maka peneliti berusaha tuangkan kajian tersebut dalam skripsi ini sebagai salah satu wujud pengaplikasian ilmu sejarah yang didapatkan selama ini. Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi sumbangsih bagi khasanah keilmuan khususnya

¹⁵Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*, (Jakarta: PT Gramedia, 1992), hlm.74.

ilmu sejarah lokal dan dapat merekonstruksi sejarah masa lampau untuk dijadikan pelajaran agar dapat membangun masa sekarang dan masa depan yang lebih baik, serta diharapkan dapat menumbuhkan kesadaran kita betapa pentingnya benda peninggalan sejarah untuk tidak hanya sebagai benda mati yang dipandang sebelah mata, namun pada kenyataannya sangat berguna bagi kehidupan kita. Karena besar kecilnya ataupun banyak sedikitnya peninggalan sejarah hanya akan menjadi “dongeng” semata dan “memori” sesaat jika tidak ada yang mengabadikannya dalam sebuah tulisan sesuai dengan fakta-fakta sehingga dapat menjadi suatu kisah sejarah yang diakui dan setidaknya mendekati kebenaran peristiwa aslinya. Karena peneliti meyakini bahwa jika bukan kita, siapa lagi yang akan menuliskannya? Karena mengenai jalan dan jembatan bekas jalan kereta api di Cilayung tidak banyak diketahui selain oleh masyarakat sekitar Cilayung dan Jatinangor itu sendiri. Diharapkan hasil penelitian ini berguna sebagai sumber rujukan atau sumber pembelajaran bagi generasi penerus bangsa dan negara untuk saat ini maupun dimasa yang akan datang.

Mengenai sejarah dan pengaruh pembangunan jalan kereta api di Cinumbang-Jatinangor tersebut, belum banyak yang mengetahui dan meneliti sehingga menjadikan penelitian ini sangat penting untuk dilaksanakan, serta mengingat pentingnya keberadaan peninggalan sejarah lokal dan terbatasnya sumber lokal di Indonesia sehingga perlu ada dokumentasi sejarah salah satunya dalam bentuk tulisan yang akan dituangkan dalam skripsi ini. Daya tarik untuk melakukan penelitian ini muncul karena menyangkut sejarah sosial-ekonomi pedesaan yang memiliki satuan natural dan saling mempengaruhi sehingga

membentuk suatu keadaan yang mengandung makna aspek sejarah. Sementara pemilihan angka tahun yakni tahun 2007 dapat dikatakan telah adanya suatu perubahan menuju kehidupan masyarakat yang lebih baik dengan pembenahan jalan-jalan bekas jalan kereta api di Cilayung, Jatinangor dan tahun 2014 dipilih karena sampai tahun tersebut masyarakat masih merasakan pengaruh adanya jembatan bekas jalan kereta api tersebut. Pemilihan lokasi di Jatinangor khususnya jembatan bekas jalan kereta api di Dusun Cinumbang, Desa Cilayung, Kecamatan Jatinangor karena belum banyak diteliti bahkan hampir tidak ada dan jarang diungkapkan dalam literatur sejarah di Indonesia. Jembatan tersebut merupakan salah satu jembatan tertua di Jatinangor yang masih ada sampai sekarang selain Jembatan Cincin. Maka peneliti menjadikan masyarakat di Cinumbang, Jatinangor sebagai subjek penelitian sedangkan mengenai sejarah pembangunan jalan kereta api serta dampaknya merupakan objek penelitian sehingga penelitian ini tak lain bertemakan sejarah sosial-ekonomi di Jatinangor pada masa penjajahan Belanda, Jepang, sampai pada masa-masa setelah kemerdekaan Indonesia.

Perlu diketahui sedikitnya bahwa Desa Cilayung sendiri sejak dulu memiliki potensi dalam hal pertanian dan keahlian kerajinan tangan. Hal tersebut didukung dengan kondisi geografis desa yang sebagian besar berupa lahan pertanian.¹⁶ Maka dilihat dari kondisi geografisnya sejak dulu memang di kawasan Jatinangor seperti di Desa Cilayung memiliki potensi pertanian dan perkebunan yang dapat memicu adanya pembangunan jalan kereta api agar hasil-

¹⁶Nandang Mulyana. *Need Assessment Masyarakat Sekitar Kampus di Jatinangor*. Diakses pada Maret 2014. Pukul 10.37 WIB.

hasil perkebunan tersebut dapat diangkut menggunakan kereta api untuk kepentingan kolonial Belanda dan Jepang.

B. Rumusan Masalah

Untuk memfokuskan penulisan, ada beberapa permasalahan pokok yang berkaitan dengan tema yang dibahas. Hal tersebut melahirkan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana sejarah pembangunan jalan kereta api di Dusun Cinumbang, Jatinangor Tahun 1917-1921?
2. Bagaimana pengaruh peninggalan jalan kereta api terhadap kehidupan sosial-ekonomi masyarakat di Cilayung, Jatinangor Tahun 2007-2014?

C. Tujuan Penelitian

Secara akademis tujuan penelitian ini adalah untuk membuktikan adanya pembangunan jembatan jalan kereta api lintas Rancaekek-Jatinangor-Tanjungsari di dusun Cinumbang, Jatinangor tahun 1917-1921 serta berdampak terhadap kehidupan sosial-ekonomi masyarakat Jatinangor. Secara lebih rinci, tujuan penelitian ini sebagai berikut :

1. Untuk menjelaskan sejarah pembangunan jalan kereta api di Cilayung, Jatinangor tahun 1917-1921.
2. Untuk menjelaskan pengaruh peninggalan jalan kereta api terhadap perubahan sosial-ekonomi masyarakat di Cilayung, Jatinangor tahun 2007-2014.

D. Tinjauan Pustaka

Sebagai landasan pemikiran dalam menjelaskan dan menganalisis permasalahan yang berkaitan dengan pembangunan jalan kereta api khususnya lajur Rancaekek-Tanjungsari, serta dampak dari peninggalan bekas jalan kereta api tersebut dibutuhkan acuan penulisan sebagaimana karya-karya tulis sejarah lainnya. Maka sejauh ini peneliti mendapatkan beberapa tinjauan pustaka yang menjadi sumber rujukan dalam penulisan skripsi, diantaranya :

1. Berupa hasil penelitian yang telah dibahas oleh Agus Mulyana dalam *Konferensi Nasional Sejarah ke-9* di Jakarta, 5 Juli 2011. Selain menjelaskan sejarah pembangunannya, tulisan beliau lebih banyak menjelaskan mengenai latar belakang pembangunan jalan kereta api pada masa kolonial yaitu latar belakang ekonomi serta latar belakang kepentingan militer dan pertahanan.

Latar belakang ekonomi disebabkan oleh pertumbuhan ekonomi yang pesat karena pertumbuhan perkebunan di daerah Priangan umumnya terletak di pedalaman dan pegunungan, termasuk perkebunan Jatinangor dan Tanjungsari sehingga membutuhkan transportasi yang efektif dan efisien untuk mengangkut hasil perkebunan tersebut yakni kereta api. Sedangkan latar belakang pertahanan dan militer berkaitan erat dengan kondisi geografis Priangan yang berada di daerah pegunungan dan pedalaman sehingga strategis untuk membangun garis pertahanan antara daerah pantai dan pedalaman. Salah satunya ialah basis pertahanan di arah timur Bandung yakni Sumedang, untuk mencegah serangan musuh yang masuk melalui pelabuhan Cirebon.

Hasil penelitian tersebut belum membahas atau mengungkap mengenai sejarah serta pengaruh pembangunan jalan kereta api terhadap masyarakat khususnya di Cilayung, Jatinangor pada masa kolonial maupun Jepang. Maka peneliti bermaksud mengadakan penelitian lebih lanjut mengenai pembangunan jalan kereta api lajur Rancaekek-Tanjungsari maupun pengaruh peninggalan jalan kereta api lajur tersebut terhadap kehidupan sosial-ekonomi masyarakat Cilayung tahun 2007-2014.

2. Berupa artikel laporan penelitian yang diunggah oleh Siti Haifa Octaviarini pada 12 Februari 2012, pukul 05.04.00 PM dengan judul : *“Perubahan Sosial Pada Masyarakat di Daerah Jatinangor-Kabupaten Sumedang”*.¹⁷ Artikel tersebut lebih menjelaskan mengenai perubahan sosial yang terjadi di Cibeusi, Jatinangor berkaitan dengan adanya salah satu perguruan tinggi di Jatinangor. Hal tersebut berbeda dengan penelitian yang peneliti lakukan karena perubahan sosial yang akan diteliti ialah perubahan sosial yang terjadi di Cilayung, Jatinangor yang berkaitan dengan pengaruh adanya jembatan bekas jalan kereta api peninggalan kolonial Belanda. Demikian diantaranya yang menjadi tinjauan pustaka dalam penelitian ini. Mungkin masih terdapat karya-karya lain diluar pengetahuan peneliti atau yang belum peneliti ketahui atau temukan, yang membahas mengenai sejarah perkeretaapian maupun yang didalamnya menyinggung pembangunan jalan kereta api lajur Rancaekek-Jatinangor-Tanjungsari serta perubahan sosial lainnya.

¹⁷<http://viaberekspresi.blogspot.com/2012/02/perubahan-sosial-pada-masyarakat-di-daerah-jatinangor-kabupaten-sumedang.html?m=1>. Diakses pada Jum'at, 08 Mei 2015.

Berdasarkan kajian penelitian tersebut, rencana penelitian ini mengenai “Pengaruh Peninggalan Jalan Kereta Api terhadap Perubahan Sosial-Ekonomi Masyarakat di Cilayung, Jatinangor Tahun 2007s-2014”. Sepengetahuan peneliti, kajian ini belum pernah dibahas sebelumnya, terutama dalam latar belakang, proses, pengaruhnya terhadap kehidupan sosial masyarakat serta kurun waktu yang dipilih juga tidak sama dengan penelitian lainnya. Maka penelitian ini dirasakan layak untuk dikaji lebih lanjut karena belum ada yang membahasnya, menarik, penting untuk diteliti serta dapat memperkaya sumber sejarah lokal di Indonesia.

E. Langkah-langkah Penelitian

Peneliti menggunakan metode penelitian sejarah atau *metode historis*¹⁸ dengan menggunakan analisis atas peristiwa-peristiwa masa silam untuk merumuskan prinsip-prinsip umum.¹⁹ Metode tersebut harus melalui beberapa tahap penelitian sebagai berikut:

1. Tahap Heuristik

Merupakan proses menghimpun dan mengumpulkan sumber-sumber informasi atau jejak masa lampau yang dianggap relevan untuk dijadikan bahan penelitian. Dilihat dari segi bentuk, terdapat beberapa sumber sejarah yaitu: sumber tertulis, sumber tidak tertulis (lisan) dan sumber benda.²⁰ Sumber yang digunakan dalam penelitian ini secara garis besar ada dua jenis sumber yaitu:

¹⁸Dudung Abdurrahman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Jakarta: PT Logos Wacan Ilmu, 1999), hlm 54.

¹⁹Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada: 1999), hlm.48.

²⁰Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya, 1995), hlm 35.

sumber primer dan sumber sekunder yang diperoleh dari hasil studi kepustakaan, *networking*, observasi langsung dan wawancara.

Langkah awal peneliti melakukan penelusuran informasi terkait perkebunan Jatinangor dan kondisi Jatinangor pada masa Belanda melalui jaringan internet. Kemudian mencari sumber ke Perpustakaan Batu Api Jatinangor dan mendapatkan koran mengenai perkebunan Jatinangor serta dokumen karya Agus Mulyana (UPI) mengenai kereta api masa Belanda. Peneliti mencari dan mendapatkan sumber berupa buku-buku dari BAPUSIPDA Jawa Barat yang berkaitan dengan penelitian. Peneliti menelusuri sumber buku terkait dengan perkeretaapian di Indonesia serta *Staatsblad* ke Perpustakaan PT KAI di Bandung, selanjutnya menelusuri sumber sekunder ke Perpustakaan UIN Sunan Gunung Djati Bandung. Peneliti menghimpun dokumen (arsip) dan buku dari Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) Jakarta, juga menghimpun data dari Badan Pusat Data dan Statistik (BPS) Sumedang serta pemerintah daerah Cinumbang, Cilayung, Jatinangor berupa data statistik Jatinangor perdesa dari tahun 2008-2014, kemudian data potensi desa di Jatinangor salah satunya Desa Cilayung terkait dengan perubahan atau perkembangan ekonomi maupun penduduk desa tersebut. Peneliti mendapatkan koran tahun 1932 dari PUSDA Deposit terkait dengan *malaise*. Koran tersebut ditulis oleh Sw. Djliteng, redaksinya oleh H. Sastroamidjojo, terbit di Bandung oleh P.B.S.T pada Mei 1932. Adapun sumber-sumber yang telah diklasifikasikan, sebagai berikut:

a. Sumber primer lisan²¹

1. Pii, laki-laki kelahiran Sumedang, 01 Juni 1920, sekarang berprofesi sebagai buruh/pensiunan dan merupakan tokoh penting yang mengetahui serta mengalami masa penjajahan Belanda, Jepang, setelah kemerdekaan dan masih hidup sampai sekarang.
2. Encu Priatna, laki-laki kelahiran Sumedang, 01 Januari 1922, sekarang berprofesi sebagai perangkat Desa Hegarmanah dan merupakan tokoh yang “dituakan” di Jatinangor karena telah lama menetap berpuluh-puluh tahun di Jatinangor sekaligus sebagai saksi sejarah penjajahan Belanda dan Jepang.
3. Samda, laki-laki kelahiran Sumedang, 02 April 1927 berprofesi sebagai petani di dusun Cinumbang, Jatinangor dan sosok yang ditunjuk oleh masyarakat sekitar sebagai yang mengetahui dan mengalami masa penjajahan Belanda, Jepang sampai masa sekarang.
4. Royani, laki-laki kelahiran Sumedang, 31 Desember 1928 berprofesi sebagai pensiunan, merupakan sosok yang mengalami masa penjajahan Belanda, Jepang, setelah kemerdekaan dan masih hidup sampai sekarang.
5. Isak, laki-laki kelahiran Sumedang, 01 Juli 1930 berprofesi sebagai wiraswasta, merupakan orang yang mengalami masa penjajahan Jepang, hingga masa setelah kemerdekaan, sampai sekarang.

²¹Sumber primer lisan peneliti dapatkan dengan mewawancarai secara langsung para narasumber di Cinumbang, Cilayung Jatinangor sebagai saksi sejarah baik itu pelaku maupun saksi sezaman yang mengetahui atau mengalami masa penjajahan Belanda, Jepang, hingga masa-masa setelah kemerdekaan Indonesia serta mengenai pengaruh jembatan bekas jalan kereta api tersebut.

6. Iin Sadiin (Abah Engkong), laki-laki kelahiran Sumedang, 08 Agustus 1950 berprofesi sebagai petani. Beliau juga merupakan orang yang mengetahui masa penjajahan Belanda dan Jepang serta mengalami masa-masa setelah kemerdekaan hingga sekarang.
7. Dedeng Saepurohman, S.Pd.I., laki-laki kelahiran Sumedang, 12 Juni 1967 berprofesi sebagai aktivis, mengikuti berbagai organisasi daerah, serta sebagai Ketua RW Dusun Cinumbang, Desa Cilayung, Kecamatan Jatinangor. Beliau mengetahui dan mengalami seberapa berpengaruhnya pembangunan jembatan peninggalan Belanda tersebut dari dulu hingga sekarang.
8. Yusuf, laki-laki kelahiran 10 Desember 1954 sebagai RT di Dusun Cinumbang, Desa Cilayung, Kecamatan Jatinangor tahun 2015. Beliau sebagai perwakilan masyarakat Cigondok untuk memberikan keterangan ataupun respon terhadap alih fungsi jembatan bekas jembatan kereta api peninggalan Belanda serta dampak atau manfaatnya terhadap masyarakat Cilayung, Cinumbang khususnya dan masih ada sumber lisan lainnya yang belum dicantumkan.

b. Sumber primer tertulis²²

1. *Besluit* 15 September 1915 No.4
2. *Regeering almanak* Tahun 1917 Jilid 1.

²²Dalam sumber tertulis tersebut lebih banyak memuat informasi yang membuktikan adanya sejarah pembangunan jalan kereta api lajur Rancaekek-Jatinangor-Tanjungsari serta kondisi Jatinangor ketika masa penjajahan Belanda dan Jepang, namun tidak memuat mengenai pengaruh adanya peninggalan bekas jalan kereta api terhadap perubahan sosial ekonomi masyarakat Cinumbang dari dulu sampai sekarang.

3. *Staatsblad tahun 1916 No.41.*
4. Koran *Kareta Api*, Sw. Djliteng, (red.,H. Sastroamidjojo), *Malaise*, Bandung: P.B.S.T, 1932. (Koleksi Koran Langka 1924-1936, Pemerintah Provinsi Jawa Barat, BAPUSIPDA Deposit, Bandung).
5. Memori Residen Priangan (*L. de Steurs*, dalam Arsip Nasional Republik Indonesia Penerbitan Sumber-sumber Sejarah No.8, *Memori Serah Jabatan 1921-1930 (Jawa Barat)*, Jakarta: ANRI,1976).
6. Karya Agus Mulyana berjudul "*Militer dan Pertahanan Pembangunan Jalan Kereta Pada Lajur Rancaekek-Sumedang 1917-1921*", pada Konferensi Nasional Sejarah IX tahun 2011 di Hotel Bidakara Jakarta 5-7 Juli 2011, Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata bekerjasama dengan Masyarakat Sejarawan Indonesia dan *Wonderfull Indonesia*.
7. Kuswandi.2000.*Mimosa dan Perkebunan Jatinangor*.Bandung: Pikiran Rakyat.
8. Kuswandi.2000.*Tanjungsari-Jatinangor Tahun Limapuluhan*.Bandung: Pikiran Rakyat.
9. Cucu (Kepala Desa Cilayung), *Laporan Penyelenggaraan Pemerintahan Desa (LPPD) Akhir Masa Jabatan Kepala Desa Cilayung tahun 2007-2012*, Cilayung, Desember 2012.
10. Cucu (Kepala Desa Cilayung), *Daftar Isian Potensi Desa Cilayung tahun 2012*, Sumedang : Sekretariat Desa Cilayung, 2013.
11. Uyun (Kepala Desa Cilayung), *Daftar Isian Potensi Desa Cilayung tahun 2014*, Sumedang, 2 April 2014.

12. Uyun (Kepala Desa Cilayung), *Data Potensi Desa Cilayung Kecamatan Jatinangor Kabupaten Sumedang*, Cilayung, Januari 2015.
13. Badan Pusat Data dan Statistik Kabupaten Sumedang, *Kecamatan Jatinangor Dalam Angka Tahun 2007, 2008, 2009, 2010, 2011*, Sumedang: BPS Sumedang.
14. Pemerintah Kabupaten Sumedang Kecamatan Jatinangor, *Data Potensi Kecamatan Jatinangor Tahun 2012*, Sumedang: Dinas Pemerintah Kecamatan Jatinangor, 2012.

c. Sumber primer benda²³

1. Doc. 01, dokumen pribadi, foto jembatan bekas jalan kereta api di Cinumbang-Jatinangor yang telah direnovasi.
2. Doc. 02, dokumen pribadi, foto terowongan bekas jalan kereta api menuju stasiun Tanjungsari.
3. Doc. 03, dokumen pribadi, foto “Ranjeng” yakni bangunan peninggalan Belanda di daerah Citali-Tanjungsari sebagai tanda rampungnya pembangunan rel kereta api pada masa itu.
4. Doc. 04, dokumen pribadi, foto “Tunggul hideung” di Citali-Tanjungsari yang merupakan titik buntu pembangunan rel kereta api Rancaekek-Sumedang yang hanya selesai sampai Citali-Tanjungsari. Bangunan tersebut baru dibangun sebagai patokan lajur kereta api ketika itu jadi baru

²³Peneliti secara langsung memotret atau mengambil gambar bangunan-bangunan peninggalan Belanda yang terkait dengan penelitian untuk dijadikan sebagai sumber primer. Meskipun pada bangunan-bangunan tersebut tidak tertera tahun pembangunan namun diakui oleh masyarakat setempat bahwa bangunan-bangunan tersebut memang ada sejak dulu, sejak masa penjajahan Belanda, sebagai bukti adanya pembangunan jalan kereta api lintas Rancaekek-Jatinangor. Untuk mengetahui wujud sumber benda tersebut dapat dilihat pada bagian lampiran.

dibangun seperti tanggul-tanggul, belum dibangun jalan lintasan kereta apinya.

5. Doc. 05, dokumen pribadi, foto Stasiun Rancaekek yang digunakan sejak masa Belanda hingga sekarang. Namun stasiun tersebut dulu aktif untuk lajur Rancaekek-Jatinangor. Sedangkan sekarang lajur tersebut tidak aktif. Sekarang stasiun Rancaekek digunakan untuk tujuan Bandung-Jakarta atau sebaliknya bahkan bisa menuju Purwakarta, Cirebon, dan wilayah lainnya.

d. Sumber sekunder²⁴

1. Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*, (Bandung: APKA dan CV Angkasa, 1997).
2. Koran Pikiran Rakyat, *200 Ikon Bandung: Ieu Bandung, Lur !*, (Bandung: PT Pikiran Rakyat, 2010).
3. Mukhlis Paeni, *Sejarah Kebudayaan Indonesia : Sistem Teknologi*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2009).
4. Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya, 1995).
5. Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*, (Jakarta: PT Gramedia, 1992).
6. Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 1999).
7. http://id.wikipedia.org/wiki/Jalur_kereta_api_Rancaekek-Tanjungsari.
Diakses pada 23 Februari 2014. Pukul 09.51 WIB.

²⁴Sumber sekunder didapatkan dari hasil studi pustaka maupun internet, kebanyakan memuat informasi primer maupun penunjang terkait penelitian yang tidak dapat disebutkan satu persatu dalam tahap heuristik melainkan dapat diketahui lebih banyak dalam bagian daftar sumber.

8. <http://jatinangorpisan.blogspot.com/2008/01/menara-loji-saksi-sejarah-yang.html>. Diakses pada 24 Maret 2014. Pukul 06.15 WIB.
9. Nandang Mulyana. *Need Assessment Masyarakat Sekitar Kampus di Jatinangor*. Diakses pada Maret 2014. Pukul 10.37 WIB. Dan lain sebagainya.
10. <http://viaberekspresi.blogspot.com/2012/02/perubahan-sosial-pada-masyarakat-di-daerah-jatinangor-kabupaten-sumedang.html?m=1>. Diakses pada Jum'at, 08 Mei 2015, dan lain-lain.

2. Tahap Kritik²⁵

Merupakan proses menyelidiki, penilaian dan pengujian terhadap keaslian dan keabsahan data yang sedang diteliti, secara kritis.²⁶ Dalam tahap ini peneliti mencoba menguji dan menganalisis otentisitas dan kredibilitas sumber yang telah didapatkan. Peneliti melakukan kritik *ekstern* dan *intern* terhadap sumber-sumber primer, sebagai berikut:

a. Kritik Ekstern²⁷

Dari hasil wawancara berupa sumber primer lisan²⁸ salah satunya Samda, narasumber berusia 88 tahun masih dalam keadaan sehat dan dapat berkomunikasi. Beliau merupakan salah satu saksi sejarah sekaligus pelaku yang mengalami dan mengetahui masa penjajahan Belanda, Jepang hingga setelah kemerdekaan. Beliau lahir di Sumedang, 02 April 1927 sehingga membuktikan

²⁵Dalam tahap kritik, peneliti hanya mengkritik beberapa sumber primer saja.

²⁶E. Kosim, *Metode Sejarah Asas Dan Proses*, (Bandung: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra UNPAD, 1984), hlm. 36.

²⁷Kritik *ekstern* merupakan tahapan yang dilakukan untuk mengetahui autentisitas atau keaslian sumber dengan menganalisis, memeriksa tintanya, hurufnya, kertasnya dan semua penampilan luarnya supaya terbukti keasliannya. (Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta: PT Bentang Pustaka, 2005, hlm.100-101).

²⁸Kritik terhadap sumber lisan cukup diketahui apakah narasumber merupakan pelaku atau saksi sezaman dengan peristiwa yang kita teliti atau tidak. Selain itu perlu diperhatikan tahun kelahiran narasumber apakah sezaman atau tidak, dan lain sebagainya.

bahwa ia benar-benar sezaman dan disertai pula bukti adanya buku tanda bukti bahwa ia dulu merupakan pejuang '45. Jika diklasifikasikan berdasarkan usia dari masing-masing narasumber, maka para narasumber tersebut mewakili tiga masa. Pada masa penjajahan Belanda dan Jepang, narasumber yang mengalami seperti Pii, Samda, Isak, Tohibi, Royani dan Iin Sadiin. Pada masa setelah kemerdekaan, narasumber tersebut masih hidup serta mengalaminya namun sumber lisan lain seperti Yusuf dan Dedeng juga hidup dan mengalami masa setelah kemerdekaan. Sumber lisan diperoleh dari warga atau masyarakat asli yang tinggal di Cilayung sejak lama serta mengetahui kondisi dari masa ke masa serta perubahannya.

Kritik ekstern terhadap sumber primer tertulis diantaranya, *Besluit 15* September 1915. Kondisi fisik kertasnya sudah korup (hilang sebagian), rapuh, kusam, tintanya agak pudar, sehingga menyulitkan pembaca memegangnya dan membacanya. Bahasa yang digunakan ialah bahasa Belanda dengan tulisan huruf tegak bersambung, tulisan tangan, berjarak sangat dekat sehingga cukup sulit dibaca. Tahun diterbitkannya *Besluit* tersebut ialah tahun 1915 membuktikan bahwa memang adanya rencana pembangunan jalan kereta api jarak dekat seperti lajur Rancaekek-Jatinangor-Tanjungsari sejak tahun 1915. Selain itu, buku terbitan ANRI tahun 1976 : *Memori Residen Priangan (L. de Steurs, dalam Arsip Nasional Republik Indonesia Penerbitan Sumber-sumber Sejarah No.8, Memori Serah Jabatan 1921-1930 (Jawa Barat), Jakarta: ANRI,1976*. Merupakan hasil terjemahan oleh ANRI dari buku aslinya. Selain hasil terjemahannya, dibagian belakang dalam buku tersebut juga disertai dengan teks-teks berbahasa Belanda seperti yang aslinya. Bukunya layak dibaca, sampulnya masih bagus, tintanya

hitam jelas, kertasnya berwarna kuning kecoklatan, gaya bahasanya bisa dimengerti. Adapun sumber primer tertulis berupa dokumen atau data dari pemerintah daerah setempat ataupun dari Kabupaten Sumedang, semua kondisi fisik sumber masih bagus, layak dan dapat dibaca, tulisan jelas, tinta hitam, hasil pengetikan dari komputer, kertas putih dan secara keseluruhan kondisi fisik sumber masih bagus, tahun penerbitannya dari sekitar tahun 2007-2014.

Kritik ekstern terhadap sumber primer benda seperti bangunan jembatan bekas jalan kereta api, terowongan menuju stasiun Tanjungsari, tanggul-tanggul dan stasiun Rancaekek, dari segi arsitektur mencerminkan arsitektur bangunan pada masa Belanda, kekuatan bangunan sangat lama, dan terdapat sentuhan seni dalam bentuk maupun teksturnya. Tahun pembuatannya diakui masyarakat sudah ada sejak masa penjajahan Belanda sayangnya dalam bangunan-bangunan peninggalan Belanda tersebut sulit ditemukan angka tahun pembuatannya karena kondisi bangunan yang sulit dijangkau serta diselimuti lumut-lumut, semak belukar dan tumbuhan lain bahkan terowongan sudah sebagian terkubur tanah sehingga terlihat lebih pendek.

b. Kritik Intern²⁹

Dari hasil wawancara berupa sumber primer lisan salah satunya Samda, diwawancara pada hari Jum'at 31 Oktober 2014 di kediaman pengkisah di Cinumbang, Jatinangor. Isi pembicaraan apa adanya, sesuai ingatan pengkisah dan menggunakan bahasa Sunda setempat. Karena faktor usia yang sudah lanjut

²⁹Kritik *intern* dilakukan untuk dapat mengetahui kredibilitas atau kebiasaan dipercayai sumber tersebut dapat dipercaya atau tidaknya sehingga jelas asal usulnya. (Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta : PT Bentang Pustaka, 2005, hlm.100-101).

sehingga wawancara tidak dapat sepenuhnya maksimal sesuai dengan pertanyaan. Dengan segala bukti konkret dan lisannya, ia dapat dikategorikan sumber primer yang otentik dan kredibel karena tidak berdasarkan pengaruh orang lain. Beliau mengakui menceritakan semampunya sesuai dengan apa yang telah dialami dan diketahuinya sejak dulu hingga saat ini. Menyimak hasil wawancara secara keseluruhan, hemat penulis terdapat beberapa narasumber yang masih terbayang-bayangi masa lalu yang kelam dan masih merasakan kepedihan kehidupan pada masa penjajahan. Hal tersebut setidaknya membuktikan betapa kuatnya otoritas para penjajah ketika itu sehingga sampai setelah Indonesia merdeka pun, masih teringat dibenak mereka kekejaman para penjajah.

Kritik intern terhadap sumber tertulis dari ANRI (Arsip Nasional Republik Indonesia) diantaranya: *Besluit 15 September 1915 No.4*, tintanya mulai pudar, kondisi teks kurang dapat dibaca karena pengaruh tinta yang mulai pudar, bahasa yang digunakan bahasa Belanda, isinya tidak dapat dibaca secara keseluruhan karena terdapat tulisan yang rapat, berbeda ukuran, lebih kecil sehingga menyulitkan untuk dibaca seluruhnya sehingga peneliti hanya bisa membaca inti dari isinya yang menyebutkan bahwa adanya rencana akan dibangun jaringan rel kereta api jarak dekat yaitu lajur Rancaekek-Jatinangor-Tanjungsari. Isinya sesuai dengan fakta bahwa ditahun kemudian (1917) dilaksanakan pembangunan jalan kereta api jalur tersebut sehingga sumber tersebut terbukti dapat dipercaya dan disimpan di tempat khusus seperti Badan Kearsipan Nasional di Jakarta.

Kemudian buku terbitan ANRI tahun 1976 : *Memori Residen Priangan (L. de Steurs, dalam Arsip Nasional Republik Indonesia Penerbitan Sumber-sumber*

Sejarah No.8, Memori Serah Jabatan 1921-1930 (Jawa Barat), Jakarta: ANRI,1976. Merupakan hasil terjemahan oleh ANRI dari buku aslinya. Tintanya hitam jelas, gaya bahasanya bisa dimengerti, menggunakan bahasa Indonesia, isinya primer karena memuat informasi mengenai sejarah pembangunan jalan kereta api lajur Rancaekek-Jatinangor-Tanjungsari pada masa penjajahan Belanda.

Kritik intern terhadap dokumen atau data dari pemerintah daerah setempat, isi dari sumber tersebut dikatakan primer karena terkait dengan data yang dibutuhkan mengenai perubahan sosial ekonomi yang terjadi di Cilayung sejak tahun 2007 sampai tahun 2014. Data yang diperlukan ialah mengenai perubahan mata pencaharian penduduk, jumlah penduduk berdasarkan profesi, pendidikan mengenai tingkat produksi dan pendapatan desa serta mengenai usaha-usaha penduduk baik dalam industri, pertanian dan perdagangan. Hal tersebut terdapat dalam sumber tertulis dari pemerintah setempat sehingga dapat dikatakan primer baik dari segi tahun terbit maupun isi sumber.

Kritik intern terhadap sumber primer benda (monumental) yang peneliti foto langsung ke lapangan (Bangunan jembatan bekas jalan kereta api peninggalan Belanda, terowongan kereta api, stasiun kereta api Rancaekek, tembok besar atau tanggul peninggalan Belanda di Jatinangor dan Tanjungsari), menunjukkan bahwa keempat bangunan tersebut memiliki makna implisit sebagai bangunan peninggalan sejarah pada masa Belanda, Jepang yang hingga sekarang masih memiliki arti dan makna. Meskipun pada bangunan tersebut tidak terdapat keterangan waktu, namun dengan ciri-ciri yang ada, mengandung makna

mendalam sebagai suatu peninggalan sejarah masa lampau yang masih ada sampai sekarang dan diakui sebagai peninggalan sejarah masa lampau.

3. Tahap Interpretasi ³⁰

Pada tahap ini peneliti menafsirkan serta menguraikan sejarah sesuai fakta-fakta yang diperoleh (*interpretasi faktual*). Penelitian ini bisa termasuk pada penelitian sejarah sosial karena mengkaji mengenai sejarah pembangunan jalan kereta api serta dampak peninggalan bekas jalan kereta api tersebut terhadap kehidupan sosial-ekonomi masyarakat di Cilayung, Jatinangor.

Dalam teorinya, Murthada Muthahhari menyatakan bahwa suatu peradaban dan perkembangannya disebabkan faktor lingkungan fisik.³¹ Hal demikian bisa dikatakan terjadi di Dusun Cinumbang, Desa Cilayung, Kecamatan Jatinangor karena kondisi lingkungan fisik yang subur dan berpotensi dalam pertanian dan perkebunan, memicu perkembangan masyarakat muslim di Jatinangor yang dapat membentuk suatu peradaban yang khas di pengaruhi oleh faktor ekstern ketika bangsa Belanda membangun lintasan kereta api jarak dekat untuk mengangkut hasil-hasil perkebunan di Jatinangor serta menimbulkan berdirinya industri pabrik-pabrik sekitar wilayah tersebut.

Sejak dulu kawasan Jatinangor merupakan kawasan perkebunan yang luas yang ditanami karet dan teh pada masa Belanda dan Jepang. Hal tersebut

³⁰Interpretasi bisa dikatakan sebagai analisis sejarah, baik itu jenis analisis ataupun sintesis. Keduanya tidak terlepas dari penguraian fakta-fakta sejarah yang telah diperoleh, penafsiran sejarawan sesuai fakta. Perbedaannya hanyalah cara menguraikan faktanya apakah sintesis atau analisis. (Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta: PT Bentang Pustaka, 2005, hlm.100-103).

³¹Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah: Teori, metode dan contoh aplikasi*, (Bandung: CV Pustaka Setia, 2014), hlm.162.

dimanfaatkan Belanda sebagai sektor pendukung perekonomian Belanda. Ketika itu banyak penduduk pribumi yang dipekerjakan di perkebunan dengan upah sedikit. Sedangkan pembangunan jembatan untuk jalan kereta api di Cinumbang dengan mempekerjakan orang-orang dari luar daerah yakni orang-orang Jawa. Pembangunannya berlangsung sekitar tahun 1918 yang merupakan sambungan dari lintasan kereta api dari Rancaekek kemudian menuju Jatinangor dan berakhir sampai Tanjungsari karena ketika itu sudah terlalu banyak korban jiwa sehingga pembangunan jalan kereta api tersebut hanya diselesaikan sampai Tanjungsari.³² Ada pula pernyataan bahwa pembangunan jalan kereta api jalur tersebut dimulai tahun 1917 sampai tahun 1921.³³ Pernyataan lain menyebutkan bahwa pembangunan hanya sampai Tanjungsari karena terkait kemerosotan ekonomi Belanda akibat *malaise*³⁴ pasca Perang Dunia II.³⁵ Sehingga berdampak pula pada kemunduran kehidupan ekonomi penduduk pribumi (1930-an) dan bangsa

UIN

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUNAN GUNUNG DJATI

³²Encu Priatna, *wawancara*, pada 15 Mei 2014 pukul 13.00 WIB s.d. selesai di Hegarmanah, Jatinangor. (Lihat pula dalam karya Achmad Wiriaatmadja, *Peninggalan Instalasi Militer Hindia Belanda; Era Perang Dunia I 1914-1918 Di Kota Sumedang*, Sumedang: Yayasan Pangeran Sumedang, 2002).

³³Agus Mulyana, “Militer dan Pertahanan Pembangunan Jalan Kereta Pada Lajur Rancaekek-Sumedang 1917-1921”, *Makalah* pada Konferensi Nasional Sejarah IX, Hotel Bidakara Jakarta 5-7 Juli 2011, (Jakarta:Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata bekerjasama dengan Masyarakat Sejarawan Indonesia dan Wonderfull Indonesia,2011), hlm.7.

³⁴*Malaise* bisa dikatakan sebagai jaman krisis ekonomi dunia. Jaman tersebut diberitakan bahwa merupakan jaman susah, benar-benar susah sekali dan gampang jatuh miskin, ribuan orang kehilangan pekerjaan dan sebagainya.(Dari Koran *Kareta Api*, ditulis oleh Sw. Djliteng, *Malaise (sambungan K.A. No.1 tahun 1932)* Tahun ke VI, Bandung: P.B.S.T (Perhimpunan Beampte Spoor Dan Tram di Hindia Belanda), Mei 1932.

³⁵*Memori Residen Priangan (L. de Steurs)*, 2 Januari 1921. Dalam *Memori Serah Jabatan 1921-1930 (Jawa Barat)*. (Jakarta: ANRI, 1976).

Belanda lebih mengutamakan kepentingan ekonomi bangsa asing akibatnya pada tahun 1938 perekonomian di wilayah Priangan menunjukkan kemunduran.³⁶

Lajur Rancaekek-Jatinangor-Tanjungsari pada masa penjajahan Jepang sekitar tahun 1942 dibongkar atau dieksploitasi karena sudah tidak dipakai lagi.³⁷ Sedangkan sumber lain menyatakan bahwa terjadi pembongkaran atau penghapusan jalan kereta api termasuk lintas Rancaekek-Jatinangor, karena ketika masa pemerintahan Jepang adanya penghapusan lintasan lama yakni bekas lintasan yang dibangun oleh pemerintah SS (Belanda) dan diganti dengan lintasan dan lajur baru oleh pemerintah Jepang serta digunakan sebagai benteng pertahanan Jepang dalam melawan sekutu.³⁸

Sejak adanya pembangunan jalan kereta api pada masa Belanda di Jatinangor khususnya, telah berdampak kesengsaraan pada penduduk pribumi sekitar Jatinangor karena ketika itu banyak penduduk pribumi yang dipekerjakan secara paksa dan dengan kekerasan. Penduduk pribumi menuruti begitu saja perintah Belanda karena mereka merasa takut terancam nyawanya. Korban jiwa berjatuh seiring dengan berjalannya pembangunan jalan kereta api tersebut. Adapun dalam hal perekonomian, penduduk setempat tidak diupah sama sekali dan malah menguntungkan pihak Belanda.³⁹

³⁶Nina H. Lubis, dkk., *Sejarah Tatar Sunda Jilid 2*, (Bandung: CV Satya Historika, 2003), hlm.105.

³⁷Encu Priatna, *wawancara*, pada 15 Mei 2014 pukul 13.00 WIB s.d. selesai, di Hegarmanah, Jatinangor, Sumedang.

³⁸Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*, (Bandung: APKA dan CV Angkasa, 1997).

³⁹Encu Priatna, *wawancara*, pada 15 Mei 2014 pukul 13.00 WIB s.d. selesai, di Hegarmanah, Jatinangor, Sumedang.

Dengan demikian, kita bisa mengetahui bahwa setidaknya dampak pembangunan jalan kereta api sejak dulu telah menguntungkan Belanda untuk mengangkut hasil-hasil pekebunan di kawasan Jatinangor. Sedangkan penduduk pribumi kurang mendapatkan keuntungan dari pembangunan tersebut, malah sebaliknya. Hal tersebut berbeda dengan masa setelah kemerdekaan. Jembatan bekas jalan kereta api masa Belanda yang ditutup dan tidak berfungsi lagi sejak masa penjajahan Jepang, kemudian setelah melewati masa kemerdekaan dialihfungsikan atau dipergunakan oleh penduduk Jatinangor di sekitar jembatan tersebut sebagai jembatan penghubung arus kendaraan dan sebagai akses jalan alternatif untuk mempermudah akses antar manusia, antar desa antar kecamatan maupun dalam cakupan yang lebih luas. Jembatan bekas jalan kereta api di Cinumbang khususnya banyak digunakan sebagai jalan alternatif bila disepanjang jalan dari Cileunyi menuju Sumedang macet parah sehingga banyak kendaraan yang memotong jalan melewati jembatan Cinumbang tersebut.

Pada tahun 1950-an, di Jatinangor terdapat pabrik Karet Jatinan. Pada tahun tersebut pula kondisi di Tanjungsari belum mengalami perubahan yang cukup signifikan. Kawasan tersebut ketika zaman Belanda disebut *Landbouw* (daerah pertanian). Hasil pertanian serta ternak banyak dijual-belikan di pasar Tanjungsari.⁴⁰

Penduduk Jatinangor khususnya di Cinumbang, Desa Cilayung, banyak merasakan manfaat jembatan tersebut yakni memperlancar urusan perdagangan ke

⁴⁰Kuswandi, *Tanjungsari-Jatinangor Tahun Limapuluhan*, (Bandung: Pikiran Rakyat, 2000).

kota, memberi kenyamanan dan sebagai jalan alternatif.⁴¹ Jembatan tersebut juga mempermudah akses pendidikan ke Tanjungsari maupun ke tempat lainnya karena berkesinambungan dengan wilayah lain.⁴² Dalam hal pertanian pun merasakan dampaknya karena dapat memperlancar pengangkutan hasil pertanian penduduk pribumi untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari.

Namun yang paling dominan ialah di sekitar jalan bekas jalan kereta api pada masa Belanda tersebut, kini tengah mengakibatkan perubahan tata kota karena di sepanjang jalan bekas jalan kereta api itu, sudah dipadati oleh perumahan atau pemukiman penduduk sebagai akibat adanya pemekaran desa-desa di Jatinangor seperti Desa Cilayung yang merupakan pecahan dari Desa Cileles, sehingga terbentuk pemukiman-pemukiman yang lebih banyak disekitar jalan tersebut.

Gillin dan Gillin berpendapat bahwa perubahan sosial itu sebagai suatu variasi dari cara hidup yang telah diterima, baik itu karena perubahan kondisi geografis, kebudayaan material, komposisi penduduk, ideologi maupun karena adanya difusi atau penemuan baru dalam masyarakat.⁴³

Maka dari itu dapat kita ketahui bahwasannya perubahan sosial yang terjadi terhadap masyarakat muslim di Cilayung, Jatinangor tersebut tidak terlepas dari kondisi fisik wilayah Jatinangor yang berpotensi dalam pertanian dan perkebunan, bertambahnya jumlah penduduk, berkembangnya pola pikir dan

⁴¹Yusuf, *wawancara*, pada 03 Juni 2014 pukul 07.30 WIB s.d. selesai, di Cinumbang, Cilayung, Jatinangor, Kabupaten sumedang.

⁴²Untuk mengetahui letak jembatan tersebut, dapat dilihat pada peta Desa Cilayung yang telah dilampirkan dalam skripsi ini.

⁴³Surjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada: 1999), hlm.337.

ideologi masyarakat serta adanya penemuan-penemuan baru dimana ketika itu kereta api sebagai suatu hal yang baru sebagai alat transportasi modern dari Eropa dan digunakan di pulau Jawa. Sejak saat itu masyarakat terus mengalami perkembangan terutama dalam sektor ekonomi sehingga memicu suatu perubahan namun secara lambat (evolusi) karena terjadi pada masyarakat muslim pedesaan yang statis. Perubahan sosial-ekonomi yang terjadi terhadap masyarakat muslim di Cilayung merupakan sebagian kecil gambaran perkembangan peradaban Islam yang telah terjadi untuk dijadikan pelajaran di masa yang akan datang. Perubahan sosial ekonomi yang terjadi pada masyarakat muslim di Cilayung ini tidak menutup kemungkinan jika suatu saat akan membentuk suatu perkembangan peradaban baru dalam menciptakan masyarakat muslim yang lebih maju.

4. Tahap Historiografi

Historiografi merupakan proses merangkaikan fakta dengan maknanya secara kronologis, diakronis dan sistematis menjadi tulisan sejarah sebagai kisah.⁴⁴ Adapun sistematika penulisan yang disistematiskan ke dalam beberapa bagian, terdiri dari empat bab sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan berisi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kajian pustaka dan langkah-langkah penelitian.

Bab II mengenai Sejarah Pembangunan Jalan Kereta Api di Cinumbang-Jatinangor yang berisi tentang Sejarah Pembangunan Jalan kereta Api Tahun 1917-1921 disertai latar belakang pembangunan, pelaksanaan pembangunan dan beralihfungsinya jembatan jalan kereta api di Cilayung.

⁴⁴Sulasman, *Metodologi Penelitian Sejarah: Teori, metode dan contoh aplikasi*, (Bandung: CV Pustaka Setia, 2014), hlm.148.

Bab III membahas Pengaruh Peninggalan Jalan Kereta Api di Cilayung-Jatinangor terhadap kehidupan sosial ekonomi maupun pendidikan masyarakat Tahun 2007-2014.

Bab IV Simpulan berisi uraian singkat sebagai jawaban atas pertanyaan-pertanyaan pada perumusan masalah.

Daftar Pustaka berisi identitas sumber-sumber yang digunakan dalam penelitian.

Dan yang terakhir ialah disertai lampiran berisi berkas-berkas atau salinan dokumen-dokumen, arsip-arsip primer yang digunakan dalam penelitian.

