

### **BAB III**

## **PEMBANGUNAN DAN PERKEMBANGAN JALUR KERETA API DI BATAVIA**

### **A. Perkembangan Kereta Api di Jawa**

Pada periode 1750-1850 ketika terjadi Revolusi Industri terjadi suatu perubahan secara besar-besaran di segala bidang, baik bidang pertanian, manufaktur, pertambangan, teknologi tak terkecuali bidang transportasi. Revolusi Industri menandai terjadinya titik balik besar dalam sejarah dunia, hampir seluruh aspek kehidupan dipengaruhi oleh Revolusi Industri. Salah satu penemuan yang cukup berpengaruh adalah penemuan mesin uap oleh James Watt pada tahun 1765. Dari penemuan mesin uap inilah berkembang berbagai transportasi modern seperti kereta api dan kapal uap.

Memasuki zaman Liberal tahun 1870, kelompok pengusaha Belanda mulai memainkan peranan penting dalam perekonomian Indonesia sejak saat itu bermunculan perusahaan-perusahaan besar seperti perkebunan, pabrik pengolahan hasil perkebunan, perdagangan dan pertambangan. Dibalik keberhasilan yang dicapai oleh pemerintah kolonial dan kalangan swasta Belanda, pada saat masa sistem tanam paksa dan pada masa Liberal, ada kesulitan lain yang harus diatasi dengan kerja keras dan perhitungan yang cermat. Kesulitan yang dimaksud adalah masalah transportasi. Pengangkutan hasil komoditi perkebunan memiliki pola dari wilayah produksi ke wilayah pelabuhan yang kemudian hasil komoditi ini di ekspor ke Eropa. Kenyataan membuktikan bahwa produksi tanaman kebanyakan berada di daerah pedalaman.

Untuk diekspor tanaman tersebut harus dibawa terlebih dahulu ke pelabuhan pelabuhan yang ada di daerah pesisir.

Pada mulanya pengangkutan hasil produksi diangkut oleh alat angkut tradisional berupa dipikul orang, diangkut dengan kereta atau gerobak yang ditarik oleh hewan dan diangkut oleh perahu melalui sungai. Akibat dari banyaknya kebutuhan pengangkutan dari wilayah produksi, maka dari itu menjelang pertengahan abad ke-19 diadakan peningkatan pembangunan jalan dengan menggunakan tenaga kerja wajib (*heerediensten*), kemudian sejak tahun 1900 menggunakan kerja upahan.<sup>1</sup> Meskipun pembangunan prasarana transportasi terus berjalan, namun kebutuhan pengangkutan orang dan barang belum saja terpenuhi. Hal ini dikarenakan, kualitas prasarana masih rendah dan sarana transportasi yang tersedia belum memadai. Selain jalan darat ada juga jalan air atau sungai untuk menuju kota Pelabuhan. Ada juga sungai yang dapat dimanfaatkan sebagai sarana transportasi. Contoh, di Batavia salah satu sungai besar yang bisa digunakan adalah sungai Ciliwung. Sejak dahulu sungai Ciliwung adalah penghubung daerah pedalaman dengan daerah pesisir. Aliran sungai Ciliwung mampu membawa hasil-hasil perkebunan dari pedalaman ke Pelabuhan. Meskipun begitu, ternyata sarana transportasi tersebut tidak mampu mengangkut keseluruhan hasil produksi perkebunan dari pedalaman. Hal ini dikarenakan hasil perkebunan yang melimpah namun tidak diimbangi dengan jumlah transportasi yang ada.

---

<sup>1</sup> Sartono Kartodirdjo dan Joko Suryo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia Kajian Sosial Ekonomi*, (Yogyakarta : Aditya Media, 1991). hlm.111.

Sarana-sarana jalan besar atau kecil sudah tidak memadai lagi untuk hubungan dengan daerah pedalaman. Sebagai contoh, dari pedalaman ke pelabuhan yang jaraknya ratusan kilometer, baru bisa dicapai oleh gerobak dalam beberapa minggu bahkan dalam beberapa bulan. Yang menjadi masalah adalah kadang-kadang hewan penarik gerobak (sapi atau kerbau) mati karena menempuk jarak yang terlalu jauh dan beban yang terlalu berat.<sup>2</sup> Akibatnya, barang untuk diekspor itu terlambat tiba di pelabuhan, padahal kapal untuk mengangkut barang telah lama menunggu di pelabuhan. Akibatnya, barang bisa menumpuk lama di gudang-gudang di daerah pedalaman sehingga sering menjadi turun kualitasnya. Keadaan inilah yang pada akhirnya mendorong pihak Belanda untuk melakukan modernisasi transportasi. Kereta api menjadi pilihan alat transportasi yang dikembangkan, untuk memajukan transportasi yang ada. Ide ini muncul dari Kolonel Jhr. Van Der Wijk. Hingga akhirnya pada tanggal 28 Mei pemerintah mengeluarkan keputusan untuk membangun jalur kereta api Semarang- Yogyakarta-Surakarta pada tanggal 28 Mei 1842, dan konsensi diberikan kepada perusahaan kereta api swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschapij* (NISM).

Perkembangan jalan kereta di Hindia-Belanda berkembang ketika pihak NISM mulai mengawali pembangunan jalur kereta api dengan jalur Semarang (Kemijen)-Tanggung dengan lebar *spoor* 1.435 m. Pada tahun 1868 jalur tersebut diperluas hingga daerah *Vorstenlanden* dan persimpangan menuju Ambarawa.

---

<sup>2</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung : Angkasa, 1997), hlm. 31.

Pembangunan jalur ini mengalami kesulitan keuangan di tahun 1870. Pihak NISM kekurangan dana untuk melanjutkan pembangunan jalur kereta api Semarang-*Vorstenlanden*. Pekerjaan jalur ini hampir tidak selesai, tetapi pemerintah kolonial Belanda kemudian memberi pinjaman dana tanpa bunga kepada NISM untuk melanjutkan pembangunan jalur ini. Akhirnya dengan dana bantuan dari pemerintah kolonial Belanda NISM bisa menyelesaikan jalur Semarang-*Vorstenlanden*.

Rute jalur Semarang-*Vorstenlanden* tidak terlepas dari usaha pemerintah Kolonial Belanda dalam memperlancar transportasi dan komunikasi antar kota. Keberadaannya dapat mendukung keberhasilan politik Sistem Tanam Paksa yang diberlakukan Belanda di Pulau Jawa pada abad ke-19 sehingga jalur jalan kereta api dibangun untuk tujuan pengangkutan hasil perkebunan dari daerah penghasil ke perkotaan atau pelabuhan. Keberadaannya telah mampu mempercepat pertumbuhan kota-kota perkebunan yang berada di pedalaman Pulau Jawa. Selain itu, pembangunan jalan kereta api juga diarahkan untuk memperlancar mobilitas pasukan militer. Hal ini tercermin dalam salah satu syarat pemberian konsesi pembangunan jalur rel kereta api kepada pihak swasta agar disesuaikan dengan arahan Menteri Urusan Jajahan Hindia Belanda, Fransen van De Putte yang menginginkan agar jalur rel kereta api Semarang-Solo-Yogyakarta diperluas dengan lintas cabang di Kedungjati menuju Ambarawa. Permintaan ini didasarkan, bahwa di Ambarawa terdapat Benteng Willem I yang mempunyai arti penting bagi militer Belanda.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> *Ibid.*, hlm.53.



Keberhasilan perusahaan NISM membangun jalan kereta api antara Kemijen-Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan Kota Semarang-*Vorstenlanden* (110 km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan Kereta Api di daerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan Kereta Api antara 1864 - 1900 tumbuh dengan pesat. Kalau tahun 1867 baru 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 km.<sup>4</sup>

Pembangunan perkeretaapian di wilayah Jawa bagian barat walau bukan yang pertama di Nusantara, namun keberadaannya mempunyai nilai strategis bagi pertumbuhan perekonomian kota-kota perkebunan di pedalaman Pulau Jawa. Keberadaan kereta api dapat mempermudah pengangkutan hasil perkebunan dan pertanian ke pelabuhan yang sebelumnya sulit untuk dilakukan. Dimulai dengan dibangunnya jalan kereta api yang menghubungkan Batavia (Jakarta) dengan Buitenzorg (Bogor) oleh NV NISM, sebuah perusahaan swasta yang mendapat konsesi pembangunan jalan kereta api pada lintas Semarang-Solo-Yogyakarta. Pembangunannya dimulai pada tanggal 15 Oktober 1869 yang ditandai oleh upacara yang dihadiri oleh Gubernur Jenderal P. Myer. Dalam pembangunannya, jalur kereta api Batavia-Buitenzorg dilakukan dalam tiga bagian, yaitu:

1. Batavia sepanjang 9.270 m;
2. Mister Cornellis (Jatinegara) sepanjang 20.892 m;
3. Buitenzorg sepanjang 28.344 m.

---

<sup>4</sup> *Ibid.*, hlm-49

Pembangunan di semua bagian dilakukan secara serentak, namun karena berbagai alasan akhirnya pembangunan jalur tersebut dibangun secara bergelombang dan dibuka untuk umum juga secara bergelombang. Pada tahun 1883, secara resmi jalur Batavia–Buitenzorg dibuka pemakaiannya untuk umum secara keseluruhan. Tahun 1913, secara resmi jalur ini dibeli oleh *Staats Spoorwegen* (Perusahaan Kereta Api milik Pemerintah) dari NV. NISM walaupun kesepakatan harga sudah disepakati sejak tahun 1881 dan rencana pembelian sudah muncul pada tahun 1877 saat SS akan membangun jalur rel kereta api Buitenzorg–Bandung. Dengan beralihnya kepemilikan jalur Batavia–Buitenzorg, maka jalur kereta api Batavia–Bandung sampai Cilacap dikelola oleh *Staats Spoorwegen*.<sup>5</sup>

Jalur kereta api Batavia–Buitenzorg merupakan merupakan jalur penting bagi pengembangan perkeretaapian di Jawa Barat, karena jalur ini merupakan jalur pembuka yang mengarah ke pedalaman Pulau Jawa. SS melanjutkan pembangunan jalan kereta api ke Sukabumi dan berlanjut ke Cianjur, terus ke Bandung dan Cicalengka. Pada tahun 1884 Jalan Kereta Api sudah menghubungkan Batavia–Bandung dan untuk pertama kalinya pada tanggal 17 Mei 1884 kota Bandung disinggahi oleh kereta api, sedangkan Stasiun Bandung baru resmi dioperasikan pada tanggal 16 Juni 1884. Tidak berhenti di Cicalengka, pembangunan jalan kereta api terus dilakukan oleh *Staats Spoorwegen* ke arah timur, yaitu ke Cilacap di pesisir selatan Pulau Jawa. Pembangunan jalan kereta api Cicalengka – Cilacap dibagi menjadi dua tahap, yaitu:

---

<sup>5</sup> *Ibid.*, hlm-56

1. Undang-Undang dalam *Staatsblad* tanggal 24 Desember 1886 nomor 254/1886 untuk ruas jalan kereta api Cicalengka–Warungbandrek dengan lintas cabang ke Garut.

2. Undang-Undang dalam *Staatsblad* tanggal 31 Desember 1888 nomor 8/1889 untuk ruas jalan kereta api Warungbandrek–Cilacap.<sup>6</sup>

Sepuluh tahun kemudian, tepatnya pada tanggal 1 November 1894 jalan rel kereta api secara resmi menghubungkan kota Bandung dengan kota Cilacap yang merupakan pelabuhan laut di pantai selatan Jawa. Jalur ini sekaligus menghubungkan Batavia–Bandung–Yogyakarta–Surabaya dengan angkutan kereta api.<sup>7</sup>

Selesaiannya pembangunan jalur jalan Kereta Api Batavia–Bandung melalui Buitenzorg menjadikan aksesibilitas dari dan menuju Bandung semakin terjamin. Waktu tempuh Batavia–Bandung menjadi lebih singkat, yaitu sekitar 6 jam melalui Jalur Sukabumi dan 2 hari lebih dengan mempergunakan kereta kuda melalui Jalan Raya Pos. Kondisi ini menjadikan keberadaan Bandung semakin strategis dari segala sisi kehidupan, termasuk sisi militer karena jika diperlukan maka pasukan militer yang dipusatkan di Bandung dapat dengan cepat membantu pertahanan di Batavia.

Pada tanggal 10 September 1884, ruas jalan kereta api Bandung–Cicalengka resmi dibuka. Pada tahun 1878 jalur Yogyakarta–Buitenzorg melewati Cilacap sepanjang 543 km, diusahakan oleh pemerintah kolonial Belanda dengan perusahaan

---

<sup>6</sup> *Ibid.*, hlm.165.

<sup>7</sup> Haryoto Kunto, *Wajah Bandung Tempo Doeloe*, (Bandung: Granesia, 1984). hlm. 115-116

milik pemerintah yaitu SS melalui eksploitasi jalan kereta api wilayah barat atau sering disebut *Westerlijnen Der Staatspoorwegen Op Java*.<sup>8</sup>

Persaingan antara perusahaan kereta api negara (SS) dengan perusahaan kereta api swasta yang diwakili oleh NISM berkembang semakin sengit. Jalur kereta api bagian barat Jawa dikuasai oleh pihak SS, sedangkan jalur tengah lebih di monopoli oleh pihak NISM. Jalur kereta api bagian tengah dikenal dengan sebutan jalur gemuk karena wilayah antara Semarang-Vorstenlanden memiliki banyak tanah-tanah yang produktif yang menjadi tanah-tanah perkebunan di hampir seluruh wilayah Jawa bagian tengah. Kedua perusahaan ini bersaing untuk mendapatkan keuntungan sebesar-besarnya dari hasil pengangkutan transportasi orang secara massal dan hasil perkebunan. Pihak NISM yang sudah terlebih dahulu menjalankan bisnis ini mengaku mendapatkan keuntungan besar, sehingga mereka ingin mengembangkan lagi pembuatan jalur rel kereta api sampai ke perkebunan-perkebunan yang tersebar diseluruh Vorstenlanden.

## **B. Pembangunan Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg**

Transportasi merupakan sarana yang sangat berperan dalam kehidupan manusia, baik untuk keberlangsungan interaksi antara manusia, maupun sebagai alat untuk memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Aktivitas kehidupan sosial merupakan ciri keberadaan manusia sebagai masyarakat yang berkelompok, adanya kegiatan masyarakat tersebut memerlukan alat

---

<sup>8</sup> John F. Snelleman. *Encyclopedie van Nederlandsch-Indie Vierde Deel Soekapoera-Kolot-Zijdeplanten*. (Leiden, 'S-Gravenhage, Martinus Nijhouf-E.J Brill, 1903). Hlm.70.



atau sarana penunjang yang memadai. Sarana penunjang tersebut antara lain layanan transportasi atau jaringan transportasi. Oleh sebab itu, transportasi tidak dapat dipisahkan dalam kehidupan manusia karena keberadaan transportasi mendukung kelangsungan ekonomi, sosial budaya, politik, dan pertahanan keamanan.

Moda<sup>9</sup> transportasi darat merupakan bentuk-bentuk transportasi yang pada dasarnya berfungsi sebagai penunjang mobilitas penduduk jalur darat. Perkembangan transportasi tersebut berjalan seiring dengan pola pikir manusia dalam bidang teknologi. Pada mulanya, transportasi hanya menggunakan tenaga manusia dan selanjutnya dipermudah dengan memanfaatkan tenaga hewan. Pada tahap ini muncul penggunaan gerobak, pedati, dan cikar sebagai sarana pengangkut manusia atau barang dengan tenaga hewan sebagai pendereknya. Alat transportasi mengalami perkembangan setelah ditemukannya tenaga mesin sebagai alat transportasi yang lebih baik. Di Pulau Jawa perkembangan alat transportasi darat dengan menggunakan tenaga mekanik tidak lepas dari peran Pemerintah Hindia Belanda. Pemerintah pada waktu itu berupaya memajukan sarana transportasi yang lebih baik guna memudahkan pengangkutan hasil produksi perkebunan dari daerah-daerah di Jawa.

Meningkatnya investasi asing dalam bidang perkebunan teh, kopi, tembakau, tebu, kina, dan lain-lain telah mendorong Pemerintah Hindia Belanda menyediakan layanan transportasi yang lebih memadai. Perkembangan transportasi kereta api di

---

<sup>9</sup> Moda adalah pengelompokan berbagai jenis transportasi dengan memperhatikan medium tempat berjalan/gerak) serta kesamaan sifat-sifat fisiknya. Secara garis besar jika dibedakan mediumnya akan diperoleh moda darat, air, udara. Penelitian ini akan mengkhususkan pada pembahasan perkembangan moda darat. Lebih jauh moda darat dapat dikelompokkan menjadi moda jalan raya dan moda rel.

Pulau Jawa semakin pesat seiring dengan pembukaan-pembukaan lahan perkebunan baru, terutama di daerah kabupaten. Keberadaan transportasi kereta api diperlukan untuk mendukung perkembangan perkebunan-perkebunan swasta di wilayah Buitenzorg, terutama sebagai alat angkut hasil produksi. Dalam perkembangannya alat transportasi ini telah mendorong terjadinya heterogenitas penduduk di wilayah Buitenzorg, karena mobilitas penduduk dari dan ke wilayah perkebunan semakin mudah.

Pada tahun 1871, Gubernur Hindia Belanda menyusun rancangan undang-undang mengenai pembangunan jalan kereta api di Jawa. Rancangan tersebut berisi mengenai pembangunan empat lintasan jalur kereta api: lintasan yang pertama dan kedua menghubungkan jalur yang sebelumnya telah dibuat oleh NISIM yakni Semarang – Surakarta – Yogyakarta. Lintasan ketiga menghubungkan Pasuruan Jawa Timur dengan Cilacap Jawa Tengah, melalui daerah penghasil gula dan kelapa, sepanjang jalur Selatan Jawa. Lintasan keempat akan membangun di daerah Depok dan Jawa Barat (Bogor-Sukabumi-Cicalengka). Usulan itu kembali mendapat hambatan dari pihak Kerajaan Belanda karena hambatan biaya dan medan yang sangat berat. Namun, pada tanggal 6 April 1875, undang-undang pembangunan rel kereta api seperti yang diusulkan di atas akhirnya disetujui.<sup>10</sup> Pembangunan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg dimulai pada tahun 1872, dengan menunggu persetujuan dari Ratu Wilhelmina dan para petinggi pemerintah kolonial yang berada

---

<sup>10</sup> Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, (Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api. 1992). hlm-22.

di Hindia-Belanda, maka perusahaan NISM yang juga membangun jalur kereta api antara Kemijen-Tanggung dan merupakan jalur kereta api pertama di pulau Jawa, akhirnya ditunjuk untuk membangun jalur kereta api Batavia-Buitenzorg. Dengan pertimbangan adanya jalur kereta api Batavia-Buitenzorg akan mendatangkan keuntungan yang besar bagi pemerintah kolonial Hindia-Belanda. Daerah Buitenzorg dipilih karena di wilayah tersebut terdapat bahan-bahan bangunan untuk membuat jalur rel kereta api, semua keperluan dan perlengkapan dihimpun dan disimpan di Buitenzorg.

Dalam hal ini pemerintah juga memberikan bantuan modal berupa pinjaman tanpa bunga. Pinjaman tersebut berhasil dilunasi oleh NISM pada 1891. Meskipun pada awalnya pembangunan jalur kereta api dilakukan oleh pihak swasta, berdasarkan konsesi yang diberikan oleh pemerintah, namun dalam pelaksanaannya pemerintah juga ikut ambil bagian dalam pembangunan tersebut. Hal ini terjadi karena NISM mengalami kesulitan dalam hal pendanaan.

Pembangunan kereta api jalur Batavia-Buitenzorg membutuhkan banyak sekali tenaga kerja. Biasanya perusahaan NISM menempatkan insinyur yang ahli di bidang perkeretaapian. Adapun tenaga kerja tersebut terdiri dari pelaksana, mandor, pengawas dan kuli. Untuk pekerja pelaksana, mandor, dan pengawas mereka adalah orang-orang Eropa yang paham betul tentang teknologi kereta api. Panjang jalur kereta api Batavia-Buitenzorg 58.506 meter. Jalur Batavia-Buitenzorg sendiri sebenarnya 55.580 meter namun ditambah dengan jalur simpangan sepanjang 2.926 meter. Jalur simpangan tersebut berada di wilayah stasiun *Meester Cornelis*.

Disepanjang jalur kereta Api Batavia-Buitenzorg melewati pula wilayah-wilayah yang cukup penting dan akhirnya dijadikan sebagai tempat pemberhentian atau stasiun. Terdapat 10 stasiun pemberhentian jalur kereta api Batavia-Buitenzorg diantaranya: Stasiun Batavia, Stasiun Weltevreden, Stasiun Meester Cornelis, Stasiun Passar Mingoe, Stasiun Pondok Tjina, Stasiun Depok, Stasiun Tjitajam, Stasiun Bodjong Gedeh, Stasiun Tjileboet, **Stasiun Buitenzorg**.

Untuk kuli atau pekerja kasar dikerjakan oleh orang Cina dan Pribumi. Terdapat tiga golongan pada pekerja kuli, yaitu:

a. kuli wajib

Kuli wajib biasanya dilakukan oleh orang pribumi, meski ada sebagian yang jadi kuli bebas atau kuli musiman. Kuli wajib atau para pekerja yang dibebani oleh kerja wajib. Mereka bekerja dalam pembangunan jalan kereta api bersifat wajib, sebagaimana halnya wajib tanam dalam pelaksanaan Sistem Tanam Paksa. Pengerahan tenaga kerja wajib dilakukan pada pembangunan jalan kereta api pada lajur Batavia-Buitenzorg. Alasan utama diadakannya kuli wajib dalam pembangunan di wilayah ini karena daerah ini merupakan daerah yang cukup sulit, banyak melintasi



bukit sehingga medan berkelok-kelok.<sup>11</sup> upah kuli (pekerja kasar) berkisar f 0,20-f 0,30 per hari.<sup>12</sup>

b. kuli bebas

Kuli bebas mereka yang sebelum bekerja melakukan perjanjian terlebih dahulu. Biasanya mereka bekerja sistem borong. Sementara yang memegang kuli bebas atau kuli musiman pada umumnya dipegang oleh orang Cina. Seperti telah disebutkan di atas bahwa terdapat orang-orang Cina yang bekerja sebagai pemborong membuat rumah, maka pada saat di Sukabumi dibangun jalan rel, banyak pemborong Cina ini yang menawarkan jasanya kepada pengawas pembangunan kereta api. untuk membangun hunian dan pemukiman sekitar jalur kereta api Batavia-Buitenzorg.

c. kuli musiman.

Kuli musiman biasanya diperuntukkan bagi mereka yang menguasai keahlian tertentu yang dipekerjakan pada waktu-waktu tertentu saja. Istilah yang digunakan untuk para pekerja pemborong yaitu *Anemer*<sup>13</sup>. Mereka ini kebanyakan orang-orang

---

<sup>11</sup> Agus Mulyana, *"Kuli dan Anemeer Keterlibatan Orang Cina Dalam Pembangunan Jalan Kereta Api Di Priangan (1878-1924)"*, (Direktorat Sejarah dan Nilai Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala Departemen Kebudayaan dan Pariwisata Republik Indonesia, Jakarta, 13 – 16 November 2006). hlm.8.

<sup>12</sup> Agus Mulyana. *Melintas Pegunungan, Pedataran, hingga Rawa-Rawa: Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan*. Desertasi. (Depok: Universitas Indonesia. 2005). hlm. 151.

<sup>13</sup> Anemer adalah istilah untuk menyebut pada pekerjaan sebagai pemborong. Pembangunan jalan kereta api di Priangan mengakibatkan jumlah kedatangan orang Cina semakin bertambah. Mereka berdatangan terutama di kota-kota kabupaten, seperti di Bandung, Cianjur, dan Sukabumi.

Cina yang sengaja datang ke kota-kota kabupaten untuk memborong pekerjaan pembangunan kereta api. Bagi orang Cina ini, pembangunan rel kereta api merupakan sebuah keuntungan ekonomi. Pemborong Cina biasanya memborong meratakan tanah untuk fondasi rel kereta api. Pekerjaan ini merupakan pekerjaan bagian bawah.

Medan yang berat berpengaruh terhadap pengeluaran upah para pekerja atau kuli, ini biasanya untuk kuli bebas atau kontrak, karena ketika mengerjakan medan yang berat dibutuhkan tenaga kuli yang banyak. Meski mereka kebanyakan sebagai kuli kontrak yang dibayar sebelum bekerja, tetapi untuk hari-hari berikutnya mereka tetap menjadi kuli bebas yang digaji harian. Upah yang diterima kuli pada pembangunan jalan kereta api berkisar antara *f* 1,50 sampai *f* 2,00 per hari, untuk upah tukang berkisar antara *f* 0,25-*f* 1,00 per hari.<sup>14</sup>

Selain para pengusaha perkebunan dan orang Eropa yang menyambut senang dan gembira dengan adanya jalur kereta api Batavia-Buitenzorg, masyarakat pribumi pun menyambut gembira kehadiran sarana transportasi kereta api. Masyarakat tertarik untuk menggunakan kereta api karena beberapa faktor:

1. Kereta api adalah sarana transportasi baru dan modern, sehingga banyak orang yang ingin mencobanya.
2. Harga karcis terjangkau untuk semua lapisan masyarakat.

---

<sup>14</sup> *Ibid.*

3. Kenyamanan dan keamanan dalam perjalanan, maka banyak orang asing yang memanfaatkan transportasi kereta api sekaligus berwisata panorama alam.
4. Daerah tujuan dapat dicapai dalam waktu singkat.<sup>15</sup>

Keberadaan transportasi kereta api bukan hanya memperlancar pengangkutan hasil perkebunan, tetapi berpengaruh terhadap kehidupan kota atau daerah yang dilaluinya. Sarana transportasi modern itu merupakan faktor penting pendorong perkembangan fisik kota maupun sosial ekonomi.



---

<sup>15</sup> Sobana Hardjasaputra. *Perubahan Sosial di Bandung 1810-1906*. Desertasi. (Depok: Program Pascasarjana fakultas Ilmu dan Budaya Universitas Indonesia. 2002). hlm. 213.

**Tabel 1**  
**Tarif karcis bagi wisatawan sekitar tahun 1888**  
 (dalam hitungan gulden)

Batavia										
0.30										
0.15										
0.05	weltevreden									
0.40	0.30									
0.30	0.15	Meester								
0.10	0.05	Cornelis								
1.55	1.25	0.80								
0.85	0.70	0.15	Passar							
0.33	0.28	0.05	Mingoe							
2	1.70	1.35	0.55							
1.10	0.95	0.75	0.30	Lenteng						
0.43	0.38	0.30	0.12	Agong						
2.35	2.05	1.70	0.90	0.45						
1.30	1.15	0.95	0.50	0.25	Pondok					
0.51	0.46	0.38	0.20	0.10	Tjina					
2.80	2.50	2.05	1.35	0.80	0.45					
1.55	1.40	1.15	0.75	0.45	0.25					
0.61	0.56	0.46	0.30	0.18	0.10	Depok				
3.25	2.95	2.50	1.80	1.25	0.90	0.55				
1.80	1.65	1.40	1	0.70	0.50	0.30				
0.71	0.66	0.56	0.40	0.28	0.20	0.12	Tjitajam			
3.70	3.40	3.05	2.25	1.30	1.35	1	0.55			
2.05	1.90	1.70	1.25	1	0.75	0.55	0.30	Bodjong		
0.81	0.76	0.68	0.50	0.40	0.30	0.22	0.12	Gedeh		
4.10	3.80	3.40	2.60	2.15	1.70	1.35	0.90	0.45		
2.25	2.10	1.90	1.45	1.20	0.95	0.75	0.50	0.25		
0.89	0.84	0.76	0.58	0.48	0.38	0.30	0.20	0.10	Tjileboet	
4.80	4.50	4.05	3.35	2.80	2.45	2.05	1.60	1.10	0.70	
2.65	2.50	2.25	1.85	1.55	1.35	1.15	0.90	0.60	0.40	
1.05	1	0.90	0.74	0.62	0.54	0.46	0.36	0.24	0.16	Buitenzorg

Sumber: PERPUSNAS, *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij Lijn Batavia-Buitenzorg Verzameling van de Bizardere Bepalingen op het Vervoer Met De Klassificatie Tarieven ENZ. (uitg. 16 October. 1889)*

Pada tabel tersebut dapat terlihat perbandingan harga tarif tiket kereta api dari

Batavia menuju stasiun-stasiun yang berada di sekitar Batavia hingga menuju tujuan



akhir Buitenzorg. Bagi wisatawan Eropa terutama wisatawan Belanda di masukkan ke dalam kelas 1e, orang-orang Cina, dan penduduk pribumi yang menikah dengan orang Belanda, serta para pendatang yang baru tiba pertama kali di Batavia masuk kedalam kelas 2e, dan penduduk pribumi masuk kedalam kelas 3e. bagi anak-anak Eropa yang berumur 2 sampai 10 tahun di masukkan kedalam kelas 1e dengan tariff yang sama dengan orang-orang Eropa dewasa. Bagi para penumpang yang membawa barang lebih juga mendapat biaya tambahan bagasi:

**Tabel 2**  
**Tarif Bagasi**

Batavia									
4	weltevreden								
7	4	Meester Cornelis							
11	8	5	Passar Mingoe						
14	11	9	4	Lenteng Agong					
17	14	11	6	3	Pondok Tjina				
20	17	14	9	5	3				
23	20	17	12	8	6	Depok			
26	23	20	15	12	9	7	4	Tjitajam	
29	25	23	17	14	11	9	6	3	Bodjong Gedeh
33	30	27	22	19	16	14	11	7	Tjileboet
								5	Buitenzorg

PERPUSNAS, *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij Lijn Batavia-Buitenzorg Verzameling van de Bizondere Bepalingen op het Vervoer Met De Klassificatie Tarieven ENZ: Tarief Voor Het Vervoer Bagage. (uitg. 16 October. 1889)*

Pembangunan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg hampir mengalami kegagalan, namun pemerintah Hindia-Belanda bersedia membantu NISM dalam segi financial. Keadaan ini dipengaruhi terhadap sikap pengusaha lain yang semula berminat menanamkan modalnya pada perusahaan kereta api, namun kemudian merasa enggan untuk meneruskan niat mereka.

Hal ini sudah pasti merupakan ketakutan pengusaha akan mendapatkan kerugian apabila menanamkan modalnya ke wilayah Hindia Belanda, padahal waktu itu pemerintah membuka kesempatan dan menganjurkan untuk ikut serta dalam pemasangan jalan rel dan perusahaan kereta api seperti yang dilakukan oleh NISM. Kekurang perhatian pengusaha swasta itu mendorong pemerintah perlu untuk turun tangan dalam pengadaan dan eksploitasi jasa angkutan kereta api. Hingga akhirnya pada tanggal 6 April 1875 pemerintah mengambil keputusan untuk membangun sendiri jalan rel dan mengeksploitasi kereta api. Selain itu, penyebab lain adalah NISM juga membangun jalur rel kereta api di wilayah Jawa Timur dengan jalur utamanya Surabaya-Pasuruan-Malang dana awal yang disediakan NISM untuk pembangunan jalur kereta api pertama di wilayah Jawa bagian timur ini lebih dari f 10.000.000. pembangunan ini dimulai pada tahun 1875.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Nurudin Fitroh, *AVATARA: "Peranan Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Kesurabaya Tahun 1878-1930"*, (Surabaya:Universiata Negeri Surabaya). Volume 3, No. 3, Oktober 2015. hlm-463.

### C. Stasiun-stasiun Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg

Setelah selesai pembuatan jalur kereta api dari stasiun Batavia hingga stasiun Buitenzorg. Beberapa stasiun sangat berperan penting, selain sebagai tempat pemberhentian kereta beberapa stasiun di jalur kereta Batavia-Buitenzorg menjadi pusat perekonomian masyarakat sekitar. Berikut beberapa stasiun yang terdapat pada jalur kereta api Batavia-Buitenzorg, diantaranya:

#### a. Stasiun Batavia/Stasiun BEOS

Stasiun ini awalnya dinamakan Stasiun Batavia NIS. Dibangun sekitar akhir abad ke-19 oleh perusahaan kereta api milik Hindia-Belanda NISM dengan ditandakan pembangunan jalur kereta api pertama di Batavia yang menghubungkan *Klein Boom*<sup>17</sup> dan Halte Koningsplein pada tahun 1871. Kemudian dikembangkan lagi sampai ke Buitenzorg pada tahun 1873. dirancang oleh seorang arsitek kelahiran Tulungagung, Frans Johan Lowrens Ghijsels.

Desain stasiun ini mengkombinasikan struktur dan teknik modern barat ‘Art Deco’ dengan bentuk tradisional.<sup>18</sup> Unit-unit bangunan Stasiun Jakarta Kota terbagi dalam: unit bangunan kepala; unit bangunan sayap, gerbang masuk utama dan peron; unit bangunan menara (utama/depan, samping, dan gerbang samping). Konfigurasi bangunan bangunan linier secara keseluruhan membentuk huruf “T”. Peron menggunakan rangka atap *frame* berbentuk *butterfly shed* (kupu-kupu) dengan

---

<sup>17</sup> *Klein Boom* yang berarti wilayah-wilayah yang berada di sekitar daerah Sunda kelapa.

<sup>18</sup> Lihat lampiran 1, hlm. 90.

penyangga kolom baja profil dipakai pada stasiun ini. Dinding bagian dalam hall diselesaikan dengan keramik berwarna coklat bertekstur kasar, sedangkan dinding luar bagian bawah seluruh bangunan ditutup dengan plesteran berbutir berwarna hitam. Dinding yang sama pada concourse diselesaikan dengan ubin pola waffle berwarna kuning kehijauan. Lantai stasiun menggunakan ubin berwarna kuning dan abu-abu, dan untuk lantai peron dipakai ubin pola waffle berwarna kuning.

Atap barrel-vault yang digunakan pada stasiun Jakarta Kota terlihat jelas pada hall utama. Dinding bagian dalam hall diselesaikan dengan keramik berwarna coklat bertekstur kasar. Bukaannya terbesar terdapat pada lunette yang berfungsi sebagai jendela. Lunette berbentuk busur semisirkular dengan unit bukaan vertikal sebanyak tujuh buah pada lunette utama.

Bukaan pintu pada Stasiun Jakarta Kota terbentuk akibat penggunaan kolom-kolom penyangga atap (kanopi) yang menghasilkan suatu unit massa sendiri. Pengolahan bidang di sekitar bukaan dengan penggunaan bata kerawang di atas pintu dan ubin waffle pada dinding bagian bawah serta daun pintu tambahan yang berfungsi sebagai pintu angin.

Kala itu stasiun Jakarta Kota dijuluki '*Het Indishe Bouwen*'<sup>19</sup>. Setelah pengambil alihan oleh *Staatsspoorwegen* pada tahun 1913, stasiun ini dinamakan *Batavia Noord* yang terpisah 200 m dari bekas stasiun yang terletak di sebelah selatan, yang juga disebut *Batavia Zuid*. Pada tahun 1923 *Batavia Noord*

---

<sup>19</sup> *Het Indishe Bouwen* atau 'Gedung Hindia' yang memiliki filosofi sangat dalam yaitu 'Kesederhanaan adalah jalan terpendek menuju kecantikan'



untuk sementara menjadi stasiun pusat dan diperbesar baik bangunan maupun emplasemennya. Stasiun itu mengambil alih peran *Batavia Zuid* sehubungan dengan rencana pembangunan stasiun baru yang lebih besar di lokasi itu. Stasiun tersebut memiliki peron-peron yang sederhana dan dilengkapi dengan listrik untuk kereta ke Stasiun Tanjung Priok, Stasiun Meester Cornelis dan Stasiun Manggarai. Sempat direncanakan untuk membangun atap peron yang rendah, namun tidak pernah terwujud. Stasiun ini kemudian ditutup sehubungan dengan renovasi pada beberapa bagian stasiun dan penggunaan stasiun baru *Batavia Stad* pada tahun 1929 yang telah selesai dikerjakan.

b. Stasiun Weltevreden

Di sekitar wilayah Stasiun Weltevreden banyak di bangun rumah-rumah bergaya Belanda. Wilayah Weltevreden sendiri masuk kedalam wilayah *Nieuw Batavia* atau wilayah Batavia baru. Kawasan Weltevreden mulai berkembang saat *Justinus Vinck* (1733-1735) membangun dua buah pasar besar didalamnya (Pasar Senen dan pasar Tanah Abang). Pasar-pasar tersebut dihubungkan oleh *De Grote Zuiderweg*<sup>20</sup> (jalan tembus melalui Kampung Lima–Perapatan–sampai Kramat–terus ke Senen. Jalan Gunung Sari–Pasar Senen–Kramat).

Kemajuan kawasan Weltevreden semakin pesat ketika *Gubernur Jendral Jacob Mossel* memerintahkan penggalian *Kali Lio* (saluran yang menghubungkan

---

<sup>20</sup> *De Grote Zuiderweg* adalah jalan tembus melalui Kampung Lima–Perapatan–sampai Kramat–terus ke Senen. Jalan Gunung Sari–Pasar Senen–Kramat.

Sungai Ciliwung dengan parit memanjang yang sejajar dengan De Grote Zuiderweg) guna memudahkan sarana transportasi air dari dan menuju pasar. Secara bertahap Weltevreden menjadi semakin lengkap dengan hadirnya gereja-gereja baru, sekolah, klab dan lain-lain yang semakin mempertegas ciri khas kota Eropa modern. Di daerah pedalaman Batavia, terutama pegunungan Priangan, dibangun perkebunan-perkebunan yang luas serta pesanggrahan indah tempat tinggal para pemilik tanah, yang keindahannya melebihi hampir semua rumah di *Nieuw Batavia*. Realitas tersebut mengembalikan citra dan gelar “Ratu dari Timur” yang pernah disandang pada masa *Oud Batavia*.<sup>21</sup>

c. Stasiun Meester Cornelis

Pada abad ke-17, kawasan Meester Cornelis ini merupakan pemukiman Pangeran Kesultanan Banten. Diberi nama Meester Cornelis karena wilayah ini dimiliki oleh seorang guru agama Kristen yang bernama Cornelis Senen dan berasal dari pulau Maluku. Sebagai guru dan kepala kampung Cornelis Senen di beri gelar Meester oleh warga sekitar.

Wilayah Meester Cornelis kala itu merupakan salah satu wilayah yang padat penduduk. Untuk kepentingan masyarakat yang berdomisili di daerah tersebut Pemerintah Hindia Belanda mengembangkan sarana transportasi pendukung. Pada 6 April 1875, pemerintah Hindia Belanda meresmikan jalur kereta yang menghubungkan Meester Cornelis dengan Batavia.

---

<sup>21</sup> Willard A. Hanna, *Hikayat Jakarta* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1988), hlm. 191.

Wilayah Jatinegara mulai berkembang pesat pada awal abad ke 20 atau sekitar tahun 1905, seiring dengan perluasan wilayah Batavia. Banyak bangunan di Jatinegara dibangun pada periode itu. Untuk kepentingan masyarakat, khususnya orang-orang berkebangsaan Belanda yang berdomisili di daerah tersebut pemerintah Kolonial mengembangkan sarana transportasi pendukung. Pada tanggal 16 Juni 1872 jalur kereta api Gambir—Jatinegara diresmikan pemakaiannya dan kemudian dilanjutkan untuk jalur Jatinegara—Bogor setahun kemudian. Berikutnya pada tahun 1925 kereta listrik mulai dioperasikan untuk menghubungkan Jatinegara dengan Tanjung Priok dan Manggarai.

Banyaknya transportasi publik yang melintasi Jatinegara menunjukkan bahwa daerah ini merupakan wilayah penting dan cukup ramai sejak dahulu dan stasiun kereta api menjadi fasilitas publik yang vital. Hingga saat ini, Stasiun kereta api Jatinegara yang sebelum kemerdekaan bernama Stasiun Meester Cornelis merupakan stasiun penting tempat bertemunya tiga jalur kereta api yaitu jalur ke Pasar Senen, jalur ke Manggarai, dan jalur ke Bekasi.

Bangunan stasiun *Meester Cornelis* menampilkan rancangan arsitektur yang merupakan gaya peralihan antara Indische Empire dengan gaya Kolonial Modern yaitu gaya arsitektur Eropa yang mencoba menyesuaikan diri dengan kondisi lingkungan di Indonesia. Penggunaan atap dengan kemiringan tajam yang sesungguhnya merupakan bentuk atap rumah Eropa, dimana kemiringan atap yang tajam ditujukan agar salju cepat jatuh, sementara rumah pada iklim tropis hanya

membutuhkan kemiringan atap yang landai untuk mengalirkan air hujan.<sup>22</sup> Bidang-bidang bukaan seperti pintu, jendela, jalusi atau *clerestory* (jendela atap) yang lebar-lebar yang ditujukan untuk pencahayaan alami dan penghawaan silang yang sesuai pada iklim tropis yang lembab. Tampak depan bangunan tidak simetris, namun terlihat adanya penekanan pada bagian tengah sebagai *vocal point* atau pusat perhatian melalui ukuran ruang dan ketinggian bangunan yang lebih menonjol.

Meskipun tidak simetris, penekanan pada bagian tengah yang merupakan pintu masuk, hall dan tempat penjualan karcis dengan penonjolan bangunan dan kanopi, ditambah penempatan *cupola* di puncak atap sebagai *vocal point*.

*Clerestory* atau jendela atap biasanya berfungsi untuk memasukkan cahaya atau mengalirkan udara panas yang terperangkap di bawah atap. Sedangkan *cupola* di puncak atap merupakan elemen estetis sebagai *vocal point* atau pusat perhatian, pada jaman dulu *cupola* semacam ini kadang-kadang dipasang lentera di dalamnya.

Area emplasemen dengan peron yang telah diperpanjang dengan tambahan atap kanopi berbentuk sayap. Lantai peron telah ditinggikan untuk memudahkan penumpang naik atau turun dari kereta. Suasana hall utama terasa luas namun tidak monoton dengan cahaya yang berasal dari pintu dan roster di atasnya. Bagian peron yang telah ditinggikan dengan atap tambahan berbentuk sayap.

---

<sup>22</sup> Lihat lampiran 3, hlm. 92



d. Stasiun Pasar Mingoe

Stasiun Pasar Mingoe merupakan stasiun kereta api yang terletak di perbatasan antara Kecamatan Pancoran dan Pasar Minggu, tepatnya di Kelurahan Pancoran dengan Pejaten Timur. Stasiun yang terletak pada ketinggian +29 m ini berada di Daerah Operasi I Jakarta. Stasiun ini terletak di antara Stasiun Duren Kalibata dan Stasiun Pasar Minggu.

e. Stasiun Depok

Lokasi Depok berada di selatan Batavia dan berjarak tempuh 7,5 jam perjalanan. Selama periode kolonial, Depok bukan hanya menjadi penopang perluasan kota dan penduduk Batavia, melainkan juga menjadi pintu gerbang keluar dan masuk ke dan dari Batavia dari sisi selatan. Dapat dikatakan bahwa pada masa tersebut, nilai Depok jauh lebih penting mengingat daerah penopang (*feeder area*) bagi aktivitas dan keramaian Batavia terletak di pedalaman sebelah selatannya,<sup>23</sup> yaitu daerah Buitenzorg.<sup>24</sup>

Dibandingkan dengan sisi barat dan timur Batavia, daerah Buitenzorg memegang peranan penting. Ada dua faktor yang menyebabkan hubungan Batavia-Buitenzorg lebih dominan dalam sejarah daripada hubungan Batavia-Cirebon maupun Batavia-Banten. Kedua daerah ini merupakan pusat kekuasaan raja-raja pribumi yang

---

<sup>23</sup> Lihat lampiran 7, hlm.96.

<sup>24</sup> Buitenzorg memiliki arti politik dan ekonomi yang sudah dipertimbangkan oleh VOC sejak masih menjadi bagian dari unit administratif *Ommelanden*. Hal ini terbukti dari statusnya yang digunakan sebagai tempat tinggal Gubernur Jenderal secara resmi dan menjadi sentra dari lingkungan ekonomi agraris yang dikenal sebagai tanah-tanah partikelir.

merdeka setidaknya sampai pertengahan pertama abad XIX. Hal ini membuat hubungan antara Batavia dan kedua kota tersebut lebih didominasi oleh faktor politik. Pertama, Buitenzorg tumbuh sebagai pusat kekuasaan bayang-bayang Batavia, mengingat pemukiman gubernur jenderal sejak Pemerintahan Baron van Imhoff pada 1745 sudah berada di Buitenzorg. Hal ini mengakibatkan naiknya peran politik Buitenzorg bagi Batavia. Kedua, daerah pedalaman Jawa Barat merupakan daerah yang sangat subur dan menjadi lahan pasokan produk tropis bagi transportasi laut Pelabuhan Batavia dan merupakan fondasi utama bagi kehidupan perekonomian Batavia. Dengan melihat arti penting dan intensifikasi hubungan Batavia-Buitenzorg, posisi Depok menjadi sebuah tempat yang sangat penting.

Depok bukan hanya berkembang menjadi tempat transit bagi pengangkutan komoditas antara kedua kota tetapi juga dalam bidang-bidang lain yang mempengaruhi hubungan masing-masing kota maupun antara kedua kota tersebut. Perubahan mulai terjadi ketika Gubernur Jenderal H.W. Daendels berkuasa pada 1808. Ketika Daendels mengambil alih Buitenzorg dan sekitarnya sebagai hak milik pribadi serta menjualnya kembali kepada para pejabat pemerintah dengan hak milik (*eigendom*), Depok yang terletak di selatan Batavia dijadikan sebagai daerah khusus.

Fungsi Depok sebagai tempat transit menjadi semakin penting ketika Pemerintah Hindia Belanda memberikan konsesi kepada perusahaan *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* untuk membuka jalur kereta api dari Batavia ke Buitenzorg pada tahun 1868. Pemasangan rel dilakukan sejak bulan April 1869 dan

selesai pada tanggal 31 Januari 1873. Jalur yang dilewati terbentang mulai dari Weltevreden hingga Buitenzorg dan melewati tengah daerah Depok.

f. Stasiun Tjitajam

Dalam sejarah Citayam, Kampung Citayam adalah lokasi *landhuis* dari *land Citayam* (Tanah Citayam). Di *landhuis* ini terdapat rumah tuan tanah dan property lainnya (termasuk pabrik penggilingan karet). Hasil perkebunan ini dikirim ke pabrik yang lebih besar di Pamulang atau Tapos. Untuk rute yang dilalui ke Tapos adalah melalui Hek, Pos Polisi, Pasar Citayam, Ratu Jaya dan Depok. Dalam perkembangannya, tanah partekelir ini diakuisisi oleh Pemerintah Belanda dan *landhuis* serta tanah-tanah subur disekitar telah dijadikan sebagai pusat pertanian dan menjadi lokasi kebun percobaan. Saat pembangunan Stasiun Citayam, dari *landhuis* ini ke stasiun dibangun rel untuk lori yang dari *landhuis* garis lurus ke stasiun melalui Setu (disebut Setu Citayam). Dengan demikian, nama Citayam yang awalnya adalah nama kampung, kemudian menjadi nama *landhuis* lantas menjadi nama stasiun Stasiun Tjitajam masih berada di wilayah Depok, dan berada dekat dengan Pasar Tjitajam. Stasiun ini merupakan sebagai jalur penghubung cibinong. Pada saat ini stasiun Tjitajam merupakan sebagai jalur percabangan antara Stasiun Cibinong dengan Stasiun Nambo.

g. Stasiun Tjileboet

Stasiun Tjileboet terletak di wilayah Buitenzorg tepatnya di daerah Soekaraja. Stasiun dengan ketinggian kurang lebih 169 meter sangat berdekatan dengan lingkungan tempat tinggal para pegawai pemerintahan kolonial Hindia-Belanda.

#### h. Stasiun Buitenzorg

Stasiun Bogor dibangun oleh perusahaan kereta api milik Pemerintah Belanda 1872 sebagai stasiun terakhir untuk jalur Batavia-Buitenzorg (Jakarta-Bogor) dan mulai dibuka pada 1873. Pembukaan jalur ini untuk mempersingkat perjalanan Batavia-Buitenzorg (Jakarta-Bogor) yang saat itu masih menggunakan kereta kuda untuk melayani penumpang. Semakin meningkatnya jumlah penumpang yang hilir-mudik Bogor-Jakarta (Jakarta-Bogor) maupun sebaliknya diperlukan ruang-ruang lebih besar agar bisa menampung banyak orang. Pada 1881 dibangun stasiun baru. Salah satu ruangan di stasiun ini terdapat prasasti yang didirikan pada 1881.<sup>25</sup> Prasasti itu terbuat dari marmer sebagai persembahan karyawan sebagai ucapan selamat pagi terhadap D Marschalk yang memasuki masa pensiun atas jasanya mengembangkan perkeretaapian di Pulau Jawa. Arsitekturnya pun bergaya Eropa dan berlantai dua dengan hiasan berbagai motif. Seperti geometrik awan, kaki-kaki singa dan relung-relung bagian lantai. Sampai saat ini, Kusen pintu masuk dan jendelanya masih dalam kondisi utuh dengan gaya khas. Lapangan yang ada didepannya yang konon bernama Wilhemina Park. Bangunan itu sendiri luasnya kurang lebih 5.955 m<sup>2</sup> yang dibangun di areal lahan seluas 43.267 m<sup>2</sup> lokasi tepatnya di Jalan Nyi Raja Permas Kelurahan Cibogor Kecamatan Bogor Tengah.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Lihat lampiran 5, hlm. 94.

<sup>26</sup> [http://heritage.kereta-api.co.id/?page\\_id=988](http://heritage.kereta-api.co.id/?page_id=988)