

## **BAB IV** **KESIMPULAN**

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, bahwa pembukaan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg merupakan jaringan kereta api pertama yang berada di wilayah Jawa bagian barat. Perkembangan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg membawa angin segar bagi pemerintah kolonial Hindia-Belanda, para pemilik perkebunan, dan masyarakat pribumi. Alasan pembangunan jalur kereta api salah satunya adalah karena di daerah tersebut memiliki hasil alam yang baik, sehingga transportasi kereta api diharapkan mampu mengangkut hasil alam dan hasil perkebunan secara massal menuju pelabuhan yang sekaligus membuka akses hubungan ekonomi, sosial, politik dan militer pemerintah kolonial ke daerah pedalaman yaitu Buitenzorg.

Pada 1864, Poolman dan kawan-kawannya kembali memperoleh konsesi untuk memasang dan mengeksplorasi jalan rel di daerah Jawa Barat, yakni untuk jalur Batavia-Buitenzorg. Konsesi pembangunan jalan rel dan pengoperasian kereta api jalur Batavia-Buitenzorg diperoleh NISM melalui *Gouvernement Besluit* (Surat Gubernur Jenderal Hindia Belanda tertanggal 27 Maret 1868). Pelaksanaan pembangunannya baru dapat direalisasikan pada 1868. Konsesi ini diberikan karena dua hal yaitu:

1. Jalur Batavia-Buitenzorg, mempunyai nilai ekonomi yang cukup tinggi, karena berkaitan dengan pengangkutan hasil produksi komoditi ekspor seperti kopi, teh, kina, dan beras dari wilayah-wilayah pedalaman di sekitar Buitenzorg dan Priangan.
2. Buitenzorg menjadi tempat kedudukan Gubernur Jenderal dan pusat administrasi pemerintahan.

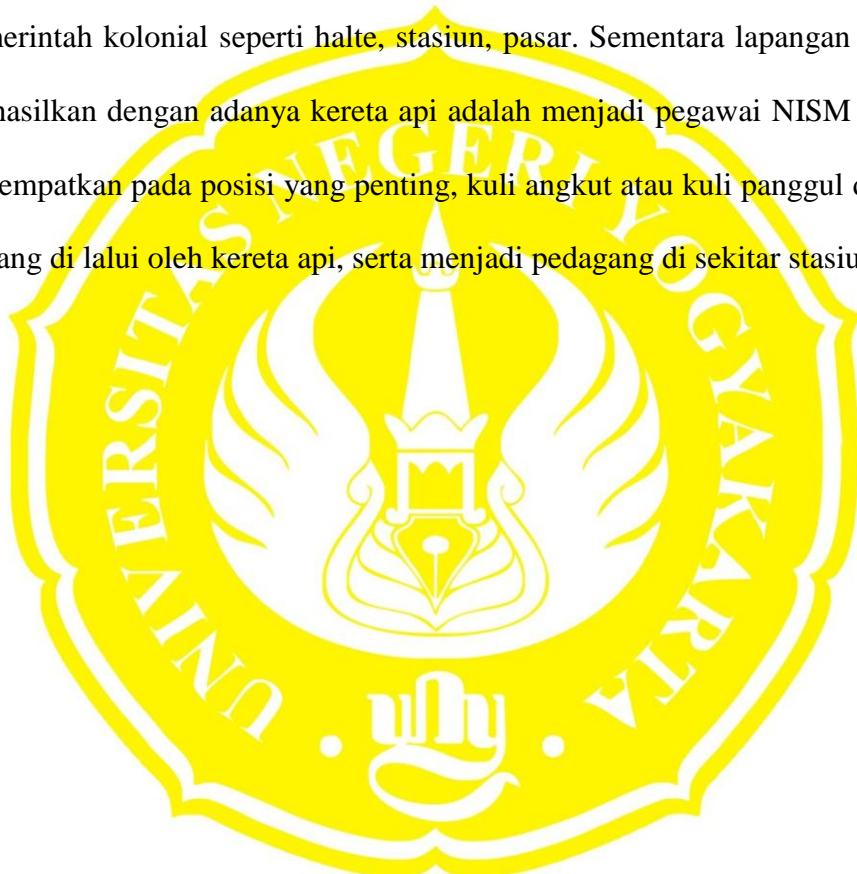
Dalam hal ini pemeritah juga memberikan bantuan modal berupa pinjaman tanpa bunga. Pinjaman tersebut berhasil dilunasi oleh NISM pada 1891. Untuk pembangunan rel kereta jalur Batavia-Buitenzorg didatangkan kuli-kuli dari Jawa, dan Sunda dengan upah berkisar antara f.0.25-f.0.40. per hari. Jika kuli tersebut berasal dari etnis Cina, maka mereka akan mendapat upah antara f. 0.20-f.1,-. Sementara *mandornya* mendapat upah f.0.75. 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. Pemerintah kemudian membentuk perusahaan kereta api yang dikenal dengan *Staatspoorwegen* (SS)

Pembangunan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg dimulai pada 1869. Pelaksanaannya dipimpin oleh Ir. J.P. Bordes. Jalur ini mulai dioperasikan September 1871. Disamping pembangunan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg, pemerintah juga memberikan izin kepada AA Verkamp untuk membuka dan mengeksplorasi sebuah jalan trem uap di Karesidenan Batavia ke Parung, yang membentang dari Citeureup.

Keputusan Semakin meluasnya jaringan kereta api di Batavia baik perusahaan swasta maupun perusahaan negara mampu memperlihatkan keuntungan yang sangat menjanjikan dalam dunia bisnis trasnsportasi. Hal ini terbukti ketika NISM ingin memperluas jalur kereta api dari Batavia-Buitenzorg-Parahyangan (Bandung). Akan tetapi, NISM tidak dapat menyelesaikan jalur tersebut dan akhirnya jalur kereta api Batavia-Buitenzorg-Parahyangan di ambil alih oleh SS. Selain ingin memperluas hingga Parahyangan tujuan lain pengadaan jalur kereta api hingga Parahyangan adalah keinginan pemerintah kolonial untuk memobilisasi masyarakat terutama masyarakat yang berasal dari Eropa, karena di wilayah selatan Batavia memiliki kondisi geografis yang masih sejuk, seperti pada wilayah Buitenzorg hingga Parahyangan.

Bukan hanya ingin memindahkan penduduknya saja, pemerintah kolonial juga ingin memindahkan pusat pertahanan militer di wilayah Parahyangan. Serta ingin menghubungkan jalur kereta api Batavia hingga Surabaya atau dalam arti lain menghubungkan jalur kereta api utara dengan jalur kereta api yang berada di selatan. Hambatan-hambatan pun muncul untuk NISM dan SS tentang jalur penghubung antara Batavia-Surabaya yang sebelumnya harus berganti kereta mulai dapat diselesaikan dengan adanya batang rel ketiga antara Solo-Yogyakarta. Pemasangan batang rel ketiga tersebut selesai pada tanggal 15 Juli 1899 tetapi penggunaannya baru terpakai sejak 1 Februari 1905. dengan demikian hambatan pengangkutan barang maupun penumpang khususnya menjadi ringan karena tak perlu turun berganti kereta untuk melanjutkan perjalananya.

Berkembangnya wilayah-wilayah yang dilalui jalur kereta api Batavia-Buitenzorg, mendorong pemerintah untuk berusaha agar perekonomian masyarakat pribumi menjadi lebih baik, dan lebih banyak menggunakan kereta api sebagai alat transportasi untuk menuju ke berbagai daerah. Oleh sebab itu, berbagai fasilitas dan lapangan pekerjaan mulai disediakan oleh pemerintah kolonial fasilitas yang di adakan oleh pemerintah kolonial seperti halte, stasiun, pasar. Sementara lapangan pekerjaan yang di hasilkan dengan adanya kereta api adalah menjadi pegawai NISM meskipun tidak di tempatkan pada posisi yang penting, kuli angkut atau kuli panggul di stasiun-stasiun yang di lalui oleh kereta api, serta menjadi pedagang di sekitar stasiun.



## DAFTAR PUSTAKA

### Arsip

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

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

### Artikel

Iwan Hermawan, “Keterkaitan Jalur Kereta Api Batavia – Cilacap Dengan Sistem Pertahanan Hindia Belanda di Pulau Jawa”.(Bandung: Balai Arkeologi. 2014).

Iwan Hermawan, “Bandung Sebagai Pusat Pertahanan Hindia Belanda di Awal Abad ke-20”. Dalam Ali Akbar (Ed.). *Arkeologi: Peran dan Manfaat Bagi Kemanusiaan:* 150-166. (Bandung: Alqaprint, 2011).

Nurudin Fitroh, AVATARA: “Peranan Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan di Surabaya Tahun 1878-1930”, (Surabaya:Universitsa Negeri Surabaya). Volume 3, No. 3, Oktober 2015.

### Buku

Bambang Sulistyo, *Pemogokan Buruh Sebuah Kajian Sejarah*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 1995.

Castles, Lance, *Profil Etnik Jakarta*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2007.

Dennys Lombard, *Nusa Jawa, Silang Budaya Jilid 1*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama. 1996.

Dwi Narwoko & Bagong Suyanto, *Sosiologi Teks Pengantar dan Terapan*, Jakarta: Prenada Media, 2004.

Eddy Supangkat, *Mimpi Naik Kereta*, Yogyakarta: Kanisius, 2006

Gani, *Kereta Api Indonesia*, Jakarta: P.T. Jayakarta Agung Offset dan Departemen Penerangan RI, 1978.

- G.A. Warmansjah, *Sejarah Revolusi Fisik Daerah DKII Jakarta*, Jakarta:Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Kebudayaan Daerah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1978.
- Haryoto Kunto. *Wajah Bandung Tempo Doeoe*. Bandung: Granesia. 1984
- Hasan Alwi, *Kamus Besar Bahasa Indonesia III*, Jakarta: Balai Poestaka, 2000.
- Honing, John, Ilmu Bangunan Kereta Api, Jakarta: Pradya Paramita, 1975.
- Imam Subarkah, *Jalan Kereta Api*, Bandung: Idhea Dharma. 1981.
- Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api, 1992.
- Taylor, Jean Gelman, *Kehidupan Sosial Di Batavia*, Jakarta: Masup, 2009.
- Ingleson, John, *Tangan Dan Kaki Terikat Dinamika Buruh, Sarekat Buruh Kerja, Dan Perkotaan Masa Kolonial*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2004
- Snellemen. John F. *Encyclopedie van Nederlandsch-Indie Vierde Deel Soekapoera-Kolot-Zijdeplanten*. Leiden, 'S-Gravenhage, Martinus Nijhoff-E.J Brill, 1903
- Kuntowijoyo, *Metodelogi Sejarah Edisi Kedua*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 2003.
- Kuntowijoyo. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Benteng, 2005.
- Kuntowijoyo. *Penulisan Sejarah: Historial Explanation*.Yogyakarta; Tiara Wacana. 2008.
- Loekman Soetrisno. *Aspek Sosial dan Politik dari Sistem Pertanian Perkebunan, dalam Perkebunan Indonesia di Masa Depan*.Jakarta: Yayasan Agro Ekonomika. 1984.
- Marwati Djoened, *Sejarah Nasional Indonesia III*, Jakarta: Balai Pustaka, 1993.
- Ming, Hanneke, *Barracks Concubinage in the Indies 1887-1920*, Amsterdam:1983
- Mubyarto, dkk.*Tanah dan Tenaga Kerja Perkebunan*.Yogyakarta: Aditya Media; 1992.
- Mukhlis Paeni, Sejarah Kebudayaan Indonesia: Sistem Teknologi, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2009.

Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah, *Sejarah Daerah DKI Jakarta*, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Proyek penerbitan Buku Bacaan dan Sastra Indonesia dan Daerah. 1978.

Ricklefs M.C, *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*, Jakarta: Serambi. 2005.

Rieza Dienaputra, *Antara Priangan Dan Buitenzorg: Sejarah Cikal Bakal Cianjur Dan Perkembangan Hingga 1942*. Bandung: Prolitera. 2004.

Roesdi Santoso, *Kereta Api Dari Masa Ke Masa*. Bandung: Asosiasi Perkeretaapian Indonesia. 1988.

Mrazek, Rudolf, *Engineers Of Happy Land: Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme Di Sebuah Koloni*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2006.

Sartono kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu-Ilmu Sosial dalam Metodelogi Sejarah*, Jakarta: Gramedia, 1983.

Sartono Kartodirdjo dan Djoko Suryo. *Sejarah Perkebunan di Indonesia: Kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Aditia Media.1991.

Soejono Soekamto, *Sosiologi: Suatu Pengantar*, Jakarta: Rajawali, 1983

Suhartono W. Pranoto. *Teori dan Metodelogi Sejarah*. Yogyakarta: Graha Ilmu. 2010.

Suhartono. *Apanage dan Bekel Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta 1830-1920*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 1991.

Tim Prodi Ilmu Sejarah. *Pedoman Tugas Akhir Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Prodi Ilmu Sejarah UNY. 2013.

Tim Telaga Bakti Nusantara, *Kereta Api Indonesia*, Jakarta:Departemen Penerangan Republik Indonesia. 1972.

Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, Bandung: Asosiasi Perkeretaapian Indonesia, 1997.

Waskito Widi Wardojo. *Spoor Masa Kolonial Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*. Solo: Buku Tuju, 2013.

Hanna, Willard A. *Hikayat Jakarta*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1988.

## Skripsi

Asep Taufiqqurohman, Kereta Api Jalur Rancaekek-Tanjung sari dan Pengaruhnya terhadap masyarakat Tanjungsari Kabupaten Sumedang 1918-1943, *Skripsi*, Yogyakarta: FIB UGM, 2015.

Eko Ashari, "Jalur Kereta Api Yogyakarta-Srandakan: Kajian Tentang Perkembangan dan Pengaruhnya Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat srandakan Tahun 1895-1930, *Skripsi*, Yogyakarta: FIS UNY 2014.

M. Bima Taofiq, *Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Magelang Tahun 1898-1942, Skripsi*, Yogyakarta: FIS UNY 2015.

Yoga Budhi Sulistyo, Perkembangan Perkeretaapian Di Temanggung: Kajian Sosial dan Ekonomi Tahun 1901-1930, *skripsi*, Yogyakarta: FIS UNY 2014.

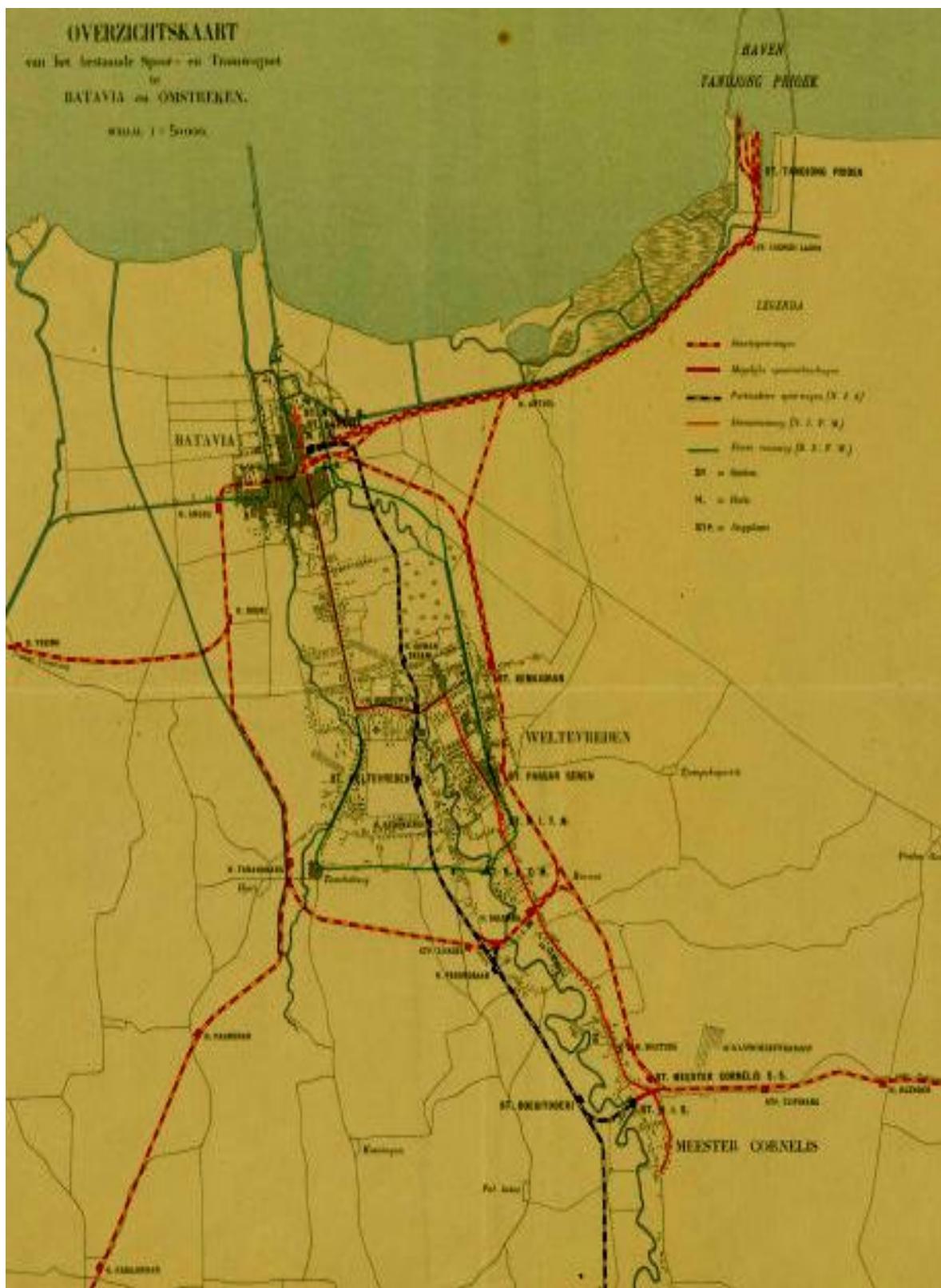
Yustriati, *Perkembangan Transportasi Kereta Api Yogyakarta-Semarang 1864-1930,skripsi*, Yogyakarta: FIS UNY



# **LAMPIRAN**

## Lampiran 1

Peta Batavia



Sumber: KITLV.NL

## Lampiran 2

Peta Jalur Kereta Api NISM



Sumber: Koleksi digitalisasi Peprustakaan Nasional

## Lampiran 3

Poster pembukaan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg



Sumber:<http://poestahadepok.blogspot.co.id/2016/12/sejarah-jakarta-9-kereta-api-batavia.html> di akses pada hari kamis 5 januari 2017

## Lampiran 4

Stasiun Batavia / Stasiun Jakarta Kota 1930



Sumber: KITLV.NL

## Lampiran 5

Stasiun Meester Cornelis tahun 1910



Sumber: media-kitlv.nl

**Lampiran 6**

Stasiun Mesteer Cornelis tahun 1920



Sumber: KITLV.NL

## Lampiran 7

Stasiun Weltevreden / Stasiun Gambir 1922



Sumber: KITLV.NL

## Lampiran 8

Stasiun Buitenzorg tahun 1875



Sumber: KITLV.NL

## Lampiran 9

## Stasiun Buitenzorg Tampak Dalam



Sumber: KITLV.NL

## Lampiran 10

Suasana di Stasiun Depok 1925



Sumber: KITLV.NL