

**Pengaruh Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg Terhadap Kehidupan Sosial
dan Ekonomi Masyarakat Batavia Tahun 1871-1913**

RINGKASAN SKRIPSI



Oleh:

Andika Putra Ramadhan
11407144009

**PROGRAM STUDI ILMU SEJARAH
JURUSAN PENDIDIKAN SEJARAH
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA
2017**

Pengaruh Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg Terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Batavia Tahun 1871-1913

Oleh: Andika Putra Ramadhan dan Ririn Darini M.Hum

11407144009

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran umum mengenai pembangunan transportasi kereta api di wilayah Jawa bagian Barat tepatnya di Keresidenan Batavia hingga Buitenzorg tahun 1871-1913, gambaran umum tentang kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Batavia tahun 1871- 1913, dampak dari adanya transportasi kereta api di Karesidenan Batavia tahun 1871-1913.

Penelitian ini merupakan penelitian historis, sehingga langkah-langkah yang dilakukan dalam penelitian ini meliputi *heuristik*, *kritik sumber* baik intern maupun ekstern, *interpretasi*, dan *historiografi*. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi dokumen yang di dapat dalam koleksi arsip Perpustakaan Nasional Jakarta dan Badan Perpustakaan Arsip Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta dan studi pustaka yang berupa buku dan beberapa tulisan ilmiah yang tentang kereta api dan Kota Batavia. Dari pengumpulan data, kemudian data dianalisa dan diinterpretasikan berdasarkan kronologisnya. Untuk menganalisis data, digunakan pendekatan ilmu sosial yang lain sebagai ilmu bantu ilmu sejarah. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan ekonomi, dan sosiologi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan perluasan jaringan kereta api kolonial di Jawa berlangsung dari abad 19-20 yang bertujuan untuk memoderenisasi sistem transportasi dan pengangkutan secara massal sekaligus cepat, serta bertujuan untuk membuka daerah pedalaman. Pembangunan jalur kereta api NISM di wilayah Batavia mengeksplorasi wilayah-wilayah pedalaman, seperti Depok, Tjitajam, dan lain-lain. Hal ini menjadikan bebrapa daerah yang di eksporasi oleh NISM memilik peranan penting. Seperti wilayah Depok. Pembangunan jalur kereta api membutuhkan banyak sekali tenaga kerja atau buruh untuk pembukaan lahan-lahan yang sulit untuk di jangkau, karena wilayah Buitenzorg dikelilingi oleh perbukitan dan beberapa pegunungan. Pembangunan jalur kereta api NISM di Jawa Barat memberikan dampak dampak ekonomi dan dampak sosial terhadap wilayah yang dijadikan stasiun tersebut. Wilayah-wilayah yang dijadikan stasiun atau tempat pemberhentian kereta memberikan peluang bagi masyarakat sekitar untuk berdagang atau untuk menjadi kuli angkut di stasiun.

Kata Kunci: *Jalur Kereta, Batavia, Masyarakat.*

I. PENDAHULUAN

Alat transportasi kereta api mulai diperkenalkan di belahan bumi Eropa pada abad ke-19. Kereta api adalah sarana transportasi baru di era kolonial Belanda, dengan menggunakan tenaga penggerak baik dengan menggunakan tenaga mesin ataupun di tarik oleh hewan. Kereta api semakin eksis di benua Eropa karena efisiensi waktu dalam pengiriman barang ataupun transportasi misal masyarakat. Kereta api terdiri dari beberapa bagian rangkaian yaitu lokomotif dan gerbong.

Seusai pembuatan jalur rel Kemijen-Tanggung, pembangunan jalur-jalur rel kereta api dilanjutkan lagi sampai ke wilayah-wilayah *Vorstenlanden*¹. Kebijakan ekonomi liberal yang diterapkan pemerintahan Hindia Belanda pada tahun 1870 membuat Indonesia dinyatakan terbuka bagi para penanam modal asing. Eksploitasi dilakukan oleh para penanam modal, sementara pemerintah hanya dapat memberikan keamanan, fasilitas dan prasarana umum untuk menjamin pertumbuhan dan perkembangan usaha swasta.² Para pengusaha yang mengontrak tanah-tanah perkebunan sangat memerlukan jasa angkutan kereta api, serta bersedia membayar uang muka untuk muatan yang akan diangkutnya.³

Setelah mendapat persetujuan dari dewan pemerintahan Kolonial yang berada di Batavia dan Ratu Wilhelmina, dengan pertimbangan adanya jalur kereta di Pulau Jawa akan mendatangkan keuntungan yang sangat besar bagi Hindia Belanda. Maka sejak saat itu perusahaan kereta api mulai berkembang di Indonesia. Perusahaan pertama milik pemerintah swasta Belanda adalah *Nederlandsch Indische Spoor Maatschappij* (NISM) yang menghubungkan Kemijen-Tanggung dengan jarak 25km. Perusahaan ini di pimpin oleh Ir. J.P. de

¹ *Vorstenlanden* adalah wilayah-wilayah yang menjadi kekuasaan Kasultanan Ngayogyakarta, Kadipaten Pakualaman, Kadipaten Mangkunegaran dan Kasunanan Surakarta.

² Bambang Sulistyono, *Pemogokan Buruh Sebuah Kajian Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1995), hlm. 9-10.

³ Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, (Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api, 1992), Hlm.3

Bordes. Jalur kereta api ini menghubungkan perkebunan dan pertanian di wilayah sekitar Kemijen-Tanggung dan jalur Batavia-Buitenzorg. Setelah NISM diberikan konsesi yang berisi:

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.

Saat perusahaan NISM berada dalam keadaan kekurangan biaya, pemerintah Hindia-Belanda akhirnya mengulurkan tangan dan memberikan bantuan dana kepada NISM pada tahun 1871 yang digunakan untuk membangun beberapa jalur kereta api NISM. Jalur-jalur kereta api yang di buat pada tahap pertama menghubungkan antara daerah-daerah penghasil ekspor dengan pelabuhan. Selain membuat jalur Kemijen-Tanggung NISM juga membangun jalur rel kereta api antara Batavia hingga Buitenzorg pada tahun 1872 dan selesai pada tahun 1873.

Karesidenan Buitenzorg dipilih sebagai akhir stasiun karena pada saat NISM akan memperluas jalur kereta api hingga Parahyangan, perusahaan tersebut mengalami kebangkrutan, dan pada akhirnya proyek perluasan jalur hingga Parahyangan di teruskan oleh perusahaan SS, perusahaan kereta milik pemerintah kolonial Belanda.

I. KAJIAN PUSTAKA

Dalam sebuah penulisan sejarah diperlukan sebuah kajian yang akan memberikan jawaban sementara dari rumusan masalah yang akan ditulis. Kajian tersebut terbagi menjadi dua, yaitu kajian pustaka dan kajian teori. Dalam penulisan ini, saya menggunakan kajian pustaka untuk menjawab sementara rumusan masalah. Kajian pustaka merupakan telaah terhadap pustaka dan literatur yang menjadi landasan pemikiran dalam penelitian. Selain dibutuhkan untuk menambah informasi dan data-data yang dibutuhkan dalam proses penulisan,

kajian Pustaka sangat diperlukan dalam sebuah penelitian, karena melalui kajian pustaka didapatkan landasan pemikiran dari karya tulis ilmiah yang nantinya digunakan.⁴

Dalam buku *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I* ini, penulis mendapat gambaran tentang gagasan awal adanya pembuatan jalur kereta api di Indonesia secara umum. Buku ini dapat dijadikan sumber acuan untuk mengkaji bagaimana awal mula, gagasan, serta pembangunan jalur kereta api oleh pemerintah Kolonial Hindia-Belanda yang dilakukan oleh pihak swasta yakni NISM. Selain itu, buku ini juga menguraikan pembangunan sarana dan prasarana penunjang adanya transportasi kereta api. Buku ini membantu penulis menguraikan jalur kereta api yang menghubungkan Batavia-Buitenzorg.

Adanya jaringan kereta api Batavia-Buitenzorg juga menimbulkan dampak pada kehidupan sosial maupun ekonomi masyarakat Batavia serta beberapa wilayah di sekitar Batavia. Pada karya Sri Retna Astuti, mengatakan bahwa adanya stasiun serta pemberhentian kereta api telah memberikan aktivitas ekonomi masyarakat sekitar. Munculnya pedagang asongan yang menjajakan serta munculnya pasar-pasar yang berada di dekat stasiun telah memberikan dampak ekonomi pada masyarakat sekitar stasiun maupun pemberhentian kereta api.

Berdasarkan sumber buku Tim Telaga Bakti Nusantara, *Kereta Api Indonesia*, (Jakarta: Departemen Penerangan Republik Indonesia. 1972.) dari pihak pemilik modal mengusulkan untuk mengikuti model perkembangan yang ada di Eropa dengan cara membangun jalur perlintasan kereta api untuk mengangkut hasil pertanian dan perkebunan.⁵ Hal ini dianggap cara yang paling efektif oleh para pemilik modal asing dalam mengangkut hasil pertanian yang ada di Jawa untuk segera dikirimkan melalui pelabuhan terdekat dan siap untuk di ekspor ke Eropa. Pada buku ini juga menjelaskan Alasan mengapa NISM

⁴ Tim Prodi Ilmu Sejarah, *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta FIS UNY : Prodi Ilmu Sejarah, 2013), hlm. 6.

⁵ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: Asosiasi Perkeretaapian Indonesia, 1997), hlm. 18.

membangun jalur kereta api Batavia-Buitenzorg karena untuk mempercepat pengiriman hasil produksi dari wilayah Buitenzorg menuju pelabuhan yang berada di Batavia. Dimana banyak sekali perkebunan asing milik pemerintah ataupun milik swasta yang terdapat di Buitenzorg. Selain itu di Karesidenan Buitenzorg terdapat pula Kebun Raya Bogor yang merupakan tempat penelitian bagi pemerintah Belanda dan terdapat beberapa pegawai dari Belanda yang bekerja di Kebun Raya Bogor namun bertempat tinggal di Batavia.

Pada awal pembangunan jalur Batavia hingga Buitenzorg ini terdapat usulan agar jalur kereta tersebut dibangun dengan biaya dari pemerintah Belanda, namun mengingat kondisi keuangan pemerintah Belanda yang belum cukup kuat akhirnya pembangunan itu di ambil alih oleh perusahaan swasta yaitu NISM. Pembangunan jalur rel kereta api dilakukan secara bertahap, maka pengoperasiannya pun diberlakukan secara bertahap.

Jalur pertama dibuka pada September 1871 dengan rute Pasar Ikan-Jakarta Kota-Stasiun Gambir (*Koningsplein*) sejauh 9 km dengan 14 gerbong. Pada 16 Juni 1872 dijalankan kereta api jalur Gambir – Jatinegara (*Meester Cornelis*), kemudian pada 31 Januari 1873 dibuka Jatinegara–Bogor. Sejak itu jalur Jakarta–Bogor dioperasikan dan berlaku untuk masyarakat umum.⁶

Jalur Batavia hingga Buitenzorg terbilang jalur kereta yang cukup rawan, khususnya rawan terhadap perlawanan tuan-tuan tanah. Jalur kereta Batavia-Buitenzorg akhirnya diperpanjang ke daerah Parahyangan atau yang saat ini biasa disebut dengan Bandung, akan tetapi pembangunan jalur rel lanjutan hingga Parahyangan tersebut tidak dilakukan oleh perusahaan NISM, tetapi diambil alih oleh *Staatsspoorwegen* (SS) perusahaan kereta api milik pemerintah Belanda, karena perusahaan NISM mengalami kebangkrutan pada saat itu.

Stasiun-stasiun pemberhentian yang di bangun oleh perusahaan NISM dibangun dengan cepat. Pembukaannya dilakukan berturut-turut pada tahun 1871 untuk petak jalan Jakarta-Gambir, tanggal 16 Juni 1872 untuk petak jalan Gambir-Jatinegara dan pada tanggal 31 Januari 1873 untuk petak jalan Jatinegara-

⁶ Tim Telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm 57-58.

Buitenzorg.⁷ Hingga Jepang datang ke Indonesia jalur kereta api yang biasanya pada pemerintahan Belanda digunakan untuk mengangkut hasil bumi dan menjadi sarana transportasi masyarakat, berubah menjadi sarana pengangkut tentara-tentara pemerintah Hindia-Belanda ke wilayah perang.

II. METODE PENELITIAN

Menurut kamus *The New Lexicon Webster's Dictionary of The English Language* (selanjutnya disebut *The New Lexicon*), metode penelitian ialah suatu cara untuk membuat sesuatu; suatu prosedur untuk mengerjakan sesuatu; keteraturan dalam berbuat sesuatu, berencana, dan lain-lain; suatu susunan sistem yang teratur. Metode sejarah juga dapat merekonstruksi sebanyak-banyaknya peristiwanya masa lampau manusia.⁸ Jadi metode dalam (*method*) ialah prosedur, teknik, atau cara-cara yang sistematis dalam melakukan suatu penyelidikan.⁹ Metode sejarah adalah petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis tentang bahan, kritik, interpretasi dan penyajian sejarah.¹⁰ Sejarah sebagai ilmu, terkait dengan prosedur penelitian ilmiah dan juga pada penalaran berdasarkan fakta. Tujuan dari penelitian historis adalah untuk membuat rekonstruksi masa lampau secara sistematis dan objektif, dengan cara mengumpulkan, mengevaluasi serta menyesuaikan penggunaan metode pemecahan bukti-bukti untuk menegakkan fakta dan memperoleh kesimpulan yang kuat.¹¹ Kebenaran sejarah terletak pada kesediaan sejarawan untuk meneliti sumber sejarah secara tuntas sehingga

⁷ Imam Subarkah, *Jalan Kereta Api*, (Bandung: Idhea Dharma. 1981). hlm. 17.

⁸ Nugroho Notosusanto, *Hakekat Sejarah dan Metode Sejarah* (Jakarta: Mega Book Store, 1986), hlm. 22-23.

⁹ Helius Sjamsuddin, *op. cit.*, hlm. 2.

¹⁰ Dudung Abdurrahman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1999), hlm. 43-44.

¹¹ Taufik Abdullah, *Sejarah Lokal di Indonesia*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1979), hlm. 20.

diharapkan akan dapat mengungkap sejarah yang objektif. Disiplin ilmu sejarah pada dasarnya terkait pada langkah-langkah metode sejarah.

Dalam penulisan skripsi ini menggunakan 4 tahap dalam penulisan yakni heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan penulisan. Metode tersebut adalah sebagai berikut¹²

1. Heuristik

Heuristik berasal dari bahasa Yunani *heuriskein*, yang berarti memperoleh atau menemukan. Heuristik adalah kegiatan untuk mencari sumber-sumber masa lampau yang berupa data-data sejarah. Kegiatan ini ditujukan untuk menemukan dan mengumpulkan jejak-jejak dari setiap peristiwa sejarah yang sebenarnya. Sumber-sumber sejarah dibagi menjadi 2 yaitu sumber primer dan sekunder.

a. Sumber Primer

Sumber primer merupakan informasi yang didapatkan langsung dari tangan pertama, atau langsung dibuat (waktu sama) dengan peristiwa yang dikaji.¹³ Data-data dicatat dan dilaporkan oleh pengamat atau partisipan yang benar-benar mengalami atau menyaksikan suatu peristiwa sejarah. Sumber primer yang digunakan dalam penulisan ini antara lain:

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)

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

b. Sumber Sekunder

Sumber sekunder adalah sumber-sumber yang berasal bukan dari pelaku atau saksi atau kata lain pengkisah hanya tau peristiwa dari pelaku atau saksi. Sumber sekunder digunakan oleh para sejarawan dalam empat hal yaitu untuk mengenali latar belakang yang cocok dengan bukti-bukti sezaman mengenai

¹² Louis Gottschalk, *op. cit.*, hlm. 43.

¹³ *Ibid.*

subjek, untuk memperoleh petikan atau kutipan yang lebih lengkap dan sumber-sumber lain atau dokumen sezaman, untuk memperoleh interpretasi dan hipotesis mengenai masalah yang sama, namun hanya untuk menguji atau memperbaiki.¹⁴ Dalam penelitian ini, saya mengumpulkan sumber-sumber yang tentu saja berhubungan dengan masalah yang akan dibahas. Saya menemukan sumber-sumber yang berkaitan dalam penulisan pada beberapa tempat seperti: Perpustakaan FIB UGM, Perpustakaan Yogyakarta, Kolose Ignatius, Perpustakaan UPT UNY, Perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial UNY, Perpustakaan dan Lab Sejarah UNY, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Kantor Arsip Nasional Republik Indonesia. Sumber sekunder dapat diartikan sebagai sumber yang ditulis sekarang atau sebelumnya berdasarkan sumber-sumber pertama. Sumber ini berupa buku-buku, laporan penelitian, karya ilmiah yang berhubungan dengan peristiwa yang terjadi. Dalam penulisan ini, digunakan buku, laporan penelitian, dan surat kabar sezaman antara lain:

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

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

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.

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.

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

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

¹⁴ A. Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2012), hlm. 57.

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

2. Kritik Sumber

Setelah berhasil mengumpulkan sumber-sumber dalam penelitian. Langkah selanjutnya harus menyaring secara kritis terutama terhadap sumber primer, agar kemudian terjaring fakta-fakta sejarah yang menjadi pilihannya.¹⁵ Dalam penelitian ini, penelitian harus mencari keabsahan data dengan melakukan penyaringan secara kritis. Kritik sumber dibagi menjadi dua yaitu kritik ekstern dan kritik intern. Terhadap sumber-sumber primer maupun sekunder, kritik ekstern berkaitan dengan otentitas atau keaslian sumber sedangkan kritik intern lebih berkaitan dengan kredibilitas atau kepercayaan. Adapun penjelasan tentang kritik ekstern dan kritik intern adalah sebagai berikut

a. Kritik Ekstern

Kritik ekstern merupakan kritik yang dilakukan untuk menguji keaslian sumber. Kritik ekstern dilakukan dengan melihat aspek-aspek ekstrinsik dari sumber. Kritik ekstern dilakukan melalui verifikasi atau menguji terhadap aspek-aspek luar dari sumber sejarah.¹⁶ Kritik ekstern sangat penting dilakukan untuk memastikan bahwa peneliti sejarah menggunakan sumber yang asli dan bukan hasil rekayasa. Kritik ini juga digunakan untuk mengetahui autensitas atau keaslian sumber. Jenis-jenis fisik dari materi sumber seperti dokumen atau arsip seperti tanggal dokumen, bahan dokumen, sumber turunan atau asli, sumber utuh atau telah diubah.¹⁷

¹⁵ Helius Syamsudin, *Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2007), hlm. 131.

¹⁶ *Ibid*, hlm. 132.

¹⁷ Suhartono W. Pranoto, *Teori & Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010), hlm. 29.

b. Kritik Intern

Penafsiran terdiri atas dua prosedur yang komplementer dan pengujian mengenai apa yang dimaksud peneliti, melihat keakurasian dari dokumen-dokumen dan membandingkan satu sama lain untuk bisa mendapatkan “fakta individual” yang menjadi dasar untuk merekonstruksi sejarah.¹⁸ Langkah ini tidak terlepas dari prinsip seorang peneliti sejarah yang harus mengejar kebenaran (*truth*).

3. Interpretasi.

Interpretasi dapat diartikan sebagai penafsiran atas fakta-fakta sejarah, mencari hal yang saling berhubungan antara fakta yang satu dengan yang lainnya, sehingga rangkaian fakta tersebut bermakna dan logis. Subjektivitas sejarawan dikatakan terletak pada tahap interpretasi. Subjektivitas sejarawan memang diakui tetapi harus dihindari.¹⁹ Interpretasi terdiri dari analisis dan sintesis. Analisis berarti menguraikan, di dalam suatu sumber sejarah terkandung beberapa kemungkinan. Analisis dilakukan untuk menentukan fakta dari data yang diperoleh. Sintesis berarti menyatukan, dari data-data yang terkumpul diambil suatu kesatuan untuk memperjelas maksud atau isi dari tulisan tersebut.

Pada tahapan ini, peneliti melakukan interpretasi atau penafsiran dengan cara menghubungkan antar fakta yang telah diteliti dengan memberi asumsi dan imajinasi terhadap fakta-fakta yang sesuai dengan masalah yang diteliti. Penulisan juga akan menggunakan metode memahami (*verstehen*) yang dikemukakan Wilhelm Dilthey. Dilthey mengungkapkan jika tujuan ilmu-ilmu sosial adalah memahami makna (*sinnverstehen*) dan bukan menjelaskan (*erklaren*).²⁰ Hal tersebut dapat dipahami lewat produk-produk kebudayaan, proses kemunculan surat kabar Pikiran Rakyat dan peranan surat kabar tersebut dalam pergerakan

¹⁸ Daliman, *Panduan Penelitian Historis*, (Yogyakarta: Lembaga Penelitian Universitas Negeri Yogyakarta, 2005), hlm.130-131.

¹⁹ *Ibid*, hlm. 132.

²⁰ F. Budi Hardiman, *Melampaui Positivisme dan Modernitas*. (Yogyakarta: Kanisius, 2003), hlm.63.

nasional Indonesia. Simpulan nantinya akan berisi hasil akhir dari fakta-fakta yang ditemukan oleh penulis selama penelitian.

4. Penulisan

Penulisan merupakan upaya mengorganisir hasil penelitian yang memerlukan hubungan logis antara satu paragraf dengan paragraf berikutnya. Hal yang dilakukan adalah menyusun fakta-fakta sejarah menjadi suatu karya sejarah setelah melakukan pencarian sumber, penilaian sumber, dan menafsirkan yang kemudian dituangkan kembali menjadi suatu peristiwa sejarah dalam bentuk tulisan.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. PERKEMBANGAN KERETA API DI BATAVIA

Dibandingkan dengan periode-periode sebelumnya, Batavia pada abad ke-19 nampaknya berada dalam proses konsolidasi sosial. Perpindahan penduduk berlangsung cukup lambat sehingga masyarakat urban yang relative kecil ini dapat mencari bentuk budaya tersendiri secara damai tanpa gangguan pergolakan ekonomi dan politik. Kehidupan sosial yang tenang ini bertolak belakang dengan perkembangan pesat yang terjadi pada abad ke-20. Hal ini terjadi beberapa tokoh parlemen Belanda di Batavia menganggap Batavia lebih baik dibandingkan dengan saingan terdekatnya, Surabaya.

Ketertarikan komersial semua bangsa Eropa terhadap kepulauan Indonesia pada abad ke-16 dan ke-17 difokuskan pada rempah-rempah yang merupakan produk jarak jauh paling menguntungkan yang dapat disediakan wilayah tersebut bagi Eropa. Masuknya Bangsa Eropa merusak sistem perdagangan menguntungkan di wilayah Nusantara karena saling berupaya memonopoli perdagangan wilayah untuk keuntungan sendiri. Jayakarta menjadi pusat pertarungan ini, dan symbol kemenangan Belanda. Nilai penting Sunda Kelapa juga dipengaruhi hal yang sama. Ketika pelabuhan Melaka di pantai barat Malaya semakin kuat, pengaruh Sunda Kelapa dan pelabuhan-pelabuhan lain di wilayah itu memudar. Perdagangan di kepulauan ini mendatangkan orang asing dan

pengaruh asing. Dari India masuk agama Hindu dan Buddha yang sudah diterima di banyak wilayah di Indonesia.

Pada awal abad ke-17, baik Belanda maupun Inggris membentuk perusahaan dagang Hindia Timur sebagai monopoli perdagangan di Asia, dan kedua perusahaan ini segera terlibat dalam persaingan. Perusahaan Hindia Timur Belanda merupakan perusahaan khusus yang dijalankan oleh sebuah dewan direktur yang disebut *Heeren XVII*²¹. Perusahaan ini dibangun pada tahun 1602 untuk tujuan nasional, dan para direktornya bertanggung jawab kepada Parlemen Belanda. Perusahaan ini dapat menerapkan kekuasaan hampir seperti negara berdaulat dari Tanjung Harapan hingga wilayah Timur.

Para pendatang dari luar negeri yang tiba di Batavia tentunya datang melalui jalur laut. Sebelum 1880-an, kapal-kapal masih berlabuh di lepas pantai Batavia, dekat muara kali Ciliwung yang terlindungi oleh Kepulauan Seribu. Namun hal ini membuat kesulitan untuk mendaratkan kapal-kapal yang akan berlabuh dan pergi setelah mengangkut hasil perkebunan yang ada di Batavia. Hal ini mengakibatkan pelabuhan harus di pindahkan, dan pada 1880-an, pelabuhan di pindahkan ke Pelabuhan Tanjung Priok, alasan pelabuhan Tanjung Priok dipilih karena adanya wacana pembangunan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg yang menghubungkan langsung ke Pelabuhan Tanjung Priok, hal ini bertujuan efisiensi waktu dalam bongkar dan muat kapal-kapal yang berlabuh di Pelabuhan Tanjung Priok.²²

Alasan lain di banggunya jalur kereta api Batavia-Buitenzorg karena di wilayah Buitenzorg terdapat banyak perkebunan-perkebunan milik pemerintah atau milik swasta yang berada disana. Untuk mengatur biaya serta efisiensi waktu, pemerintah Hindia-Belanda memberikan izin kepada NISM untuk membuat jalur kereta api. Pertumbuhan perkebunan yang begitu pesat, membutuhkan

²¹ Yakni 17 orang perwakilan para pemegang saham, dan merupakan badan pengurus VOC yang menyusun kebijakan umum, memutuskan besarnya pelayaran ke Asia, menentukan jumlah kapal yang harus dibangun dan besarnya deviden serta syarat-syarat pevelangan.

²² Susan Blackburn, *op.cit.*, hlm. 68.

pembangunan infrastruktur bagi kelancaran produksi dan pengangkutan hasil perkebunan. Salah satu infrastruktur yang penting adalah sarana transportasi baik jalan maupun alat angkutnya. Sarana ini penting karena untuk mempercepat pengangkutan. Pengangkutan menghadapi masalah karena jarak antara perkebunan dengan pelabuhan cukup jauh. Pada umumnya, perkebunan berlokasi di daerah pedalaman dan ada yang di perbukitan-perbukitan. Kondisi geografis yang demikian sangat sulit untuk mengangkut hasil-hasil perkebunan dari perkebunan ke pabrik dan pelabuhan. Hal ini juga terdapat pada isi konsesi yang diberikan pemerintah Hindia-Belanda 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.²³

Jalan yang sudah ada masih menimbulkan masalah. Pada umumnya jalan tersebut masih berupa jalan tanah yang belum diperkeras. Masalah yang timbul adalah akan becek ketika musim hujan dan berdebu ketika musim kemarau. Jalan-jalan tersebut dibangun dengan menggunakan tenaga kerja wajib. Penduduk setempat yang berada di sekitar jalan tersebut memiliki kewajiban untuk memeliharanya. Pemeliharaan jalan dilakukan dengan cara kerja wajib oleh penduduk setempat. Hal yang memberatkan penduduk adalah jalan tersebut sering rusak sebagai akibat pengangkutan oleh pedati yang mengangkut hasil-hasil perkebunan. Kerusakan ini akan semakin memberatkan penduduk bagi pemeliharaan jalan.

²³ Tri Wahyuni dan M. Irham, “*Depok dan Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg*”. Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia, (Jakarta: tanpa tahun). hlm. 8.

B. DIBANGUNNYA JALUR KERETA API BATAVIA-BUITENZORG

Topografi Batavia yang berupa dataran rendah ini terbentuk oleh endapan lumpur yang terbawa dari pegunungan berapi di selatan, sebuah dataran aluvial²⁴ yang membentang berbentuk kipas dan dilintasi kali Cisadane, Angke, Ciliwung, Bekasi dan Citarum. Lama-kelamaan, pantai yang berupa dataran aluvial ini semakin meluas ke utara karena lumpur sungai yang hanyut.

Asal mula Batavia sebagai kota pelabuhan dapat ditelusuri hingga abad ke-12. Ketika itu, disebutkan adanya sebuah kota bernama Sunda Kelapa yang nampaknya merupakan pelabuhan kerajaan Hindu-Jawa bernama Padjajaran. Ibukota kerajaan ini berada di dekat kota resor pegunungan Bogor dahulu bernama Buitenzorg tepatnya di selatan Jakarta. Nama pelabuhan tersebut mengacu pada nama Sunda, yaitu wilayah Jawa bagian Barat dimana penduduknya memiliki bahasa dan kebudayaan yang berbeda dengan Jawa Tengah dan Jawa Timur, serta nama tumbuhan kelapa yang banyak tumbuh di wilayah pesisir tersebut.

Sebelum berubah nama menjadi Batavia, kota ini telah mengalami beberapa kali perubahan nama dari Sunda Kelapa hingga akhirnya Jakarta. Jayakarta memiliki arti “kemenangan besar” hal ini disebabkan berhasilnya Belanda mengusir Portugis dari Batavia pada tanggal 27 Juni 1527. Jayakarta adalah nama yang identik dengan kerajaan, maka pada tanggal 4 Maret 1621 Belanda mengganti nama Jayakarta menjadi Batavia dan juga mengubah sistem pemerintahannya. Lalu pada 1 April 1905 di ubah menjadi *Gemeente Batavia* dan diubah lagi pada tanggal 8 Januari 1935 diubah menjadi *Stad Gemeente Batavia*. Ketika wilayah Batavia masih berupa hutan, orang Belanda mulai membangun jalan-jalan dan kanal-kanal yang sama seperti di negerinya, mereka tidak gentar meskipun kadang kala buaya-buaya menelusuri kanal hingga ke tengah kota. Sturktur pertama yang mereka dirirkan adalah benteng yang pada mulanya

²⁴ Aluvial adalah jenis tanah yang terbentuk karena endapan. Daerah endapan terjadi di sungai, danau yang berada di dataran rendah, ataupun cekungan yang memungkinkan terjadinya endapan.

menjorok ke laut di muara Kali Ciliwung, tapi tidak lama kemudian dikelilingi daratan karena garis pantai bertambah jauh ke laut.²⁵

Batavia kemudian terbagi kedalam dua wilayah yakni *Oud Batavia* dan *Nieuw Batavia* atau Batavia lama dan Batavia baru. *Oud Batavia* merupakan kota benteng awal pertama kali Batavia didirikan. Wilayah ini sendiri di buat menyerupai kota-kota di Belanda terutama Amsterdam.²⁶ Wilayah ini dikelilingi oleh parit-parit yang sengaja dibuat di bagian depan, sedangkan dibagian belakangnya dibangun gedung dan bangunan yang juga dikelilingi oleh parit, pagar besi, dan tiang yang kuat. Pada awalnya wilayah ini dijadikan benteng, kastil dan tempat perdagangan yang kemudian berubah menjadi tempat pemerintahan dan pemukiman para kompeni.

Pada akhir abad ke-18, kendali VOC atas wilayah dan populasi di pulau-pulau terluar nusantara masih sangat kecil. Bahkan pengaruhnya atas perdagangan antar pulau terbatas pada monopoli sejumlah komoditas tertentu saja. Pada masa ini pula VOC paling aktif melakukan intervensi militer. Perusahaan ini terlibat dalam perselisihan lokal untuk memastikan keamanan perdagangannya. Pada abad ini pula Batavia yang sebagai kota perniagaan milik VOC telah berpaling dari perdagangan rempah-rempah Indonesia Timur ke daerah pedalaman Jawa untuk menemukan komoditas yang paling berharga yaitu kopi. Namun baru pada paruh kedua abad ke-18 penanaman kopi mulai benar-benar berhasil dikembangkan di wilayah pegunungan di selatan Batavia di daerah bernama Parahyangan yang telah dikuasai VOC pada 1677.

Diadakannya penanaman kopi di wilayah Parahyangan, Batavia semakin terhubung dengan wilayah-wilayah yang ada di Jawa Barat, namun jalan-jalan yang terhubung untuk ke wilayah Jawa Barat masih sangat buruk, terutama saat musim hujan. Pada masa itu hanya gerobak berat dan lambat yang ditarik oleh

²⁵ Susan Blackburn, *Jakarta: Sejarah 400 Tahun*, (Jakarta:Masup, 2011). hlm. 20.

²⁶ Willard A. Hanna, *Hikayat Jakarta*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1988) hlm. 48.

kerbau yang dapat menjadi alat transport untuk mengangkut hasil perkebunan kopi yang berada di wilayah sekitar pegunungan Jawa Barat hingga Batavia. Hal ini pula yang menjadikan tercetusnya gagasan untuk pembangunan jalur kereta api Batavia menuju perkebunan-perkebunan yang berada di wilayah sekitar Jawa Barat.

Dibandingkan dengan periode-periode sebelumnya, Batavia pada abad ke-19 nampaknya berada dalam proses konsolidasi sosial. Perpindahan penduduk berlangsung cukup lambat sehingga masyarakat urban yang relative kecil ini dapat mencari bentuk budaya tersendiri secara damai tanpa gangguan pergolakan ekonomi dan politik. Kehidupan sosial yang tenang ini bertolak belakang dengan perkembangan pesat yang terjadi pada abad ke-20.

Awal abad-19, Kota Batavia diwarnai oleh kehadiran empat kelompok ras yaitu, Belanda, Indo Eropa, Cina, Arab, serta Pribumi. Maka dari itu timbul berbagai pemukiman penduduk yaitu, orang Eropa, orang Timur Asing, dan juga berbagai suku bangsa di Indonesia, kemudian timbul stratifikasi sosial yang berdasarkan ras dan keagamaan Batavia sudah menjadi kota yang berkembang dengan jumlah populasi penduduknya yang terus meningkat. Hal ini adalah akibat dari dihapuskannya perdagangan budak, sehingga Pulau Jawa menggantikan pulau pulau lain sebagai sumber imigran yang masuk ke kota Batavia.²⁷

Faktor yang kuat dan sangat mempengaruhi pertumbuhan penduduk di Batavia didasari oleh adanya pembangunan pelabuhan Tanjung Priok (1877), perluasan fungsi pemerintahan di bawah pengaruh Politik Etis, dan bertambahnya penduduk Jawa yang cepat telah menyebabkan terjadinya gelombang imigrasi secara besar besaran dari daerah pedalaman. Dalam beberapa dekade gelombang imigran tersebut telah merubah karakter penduduk, melipat gandakan jumlahnya, dan menimbulkan situasi seperti yang terjadi pada tahun 1930, populasi kota

²⁷ Lance Castles, *Profil Etnik Jakarta*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2007). hlm.18

Batavia (termasuk Weltevreden) tumbuh menjadi 435.000, tiga kali lipat dari populasi tahun 1900.

C. PEMBANGUNAN DAN PERKEMBANGAN JALUR KERETA API DI BATAVIA

Di banggunya jalur kereta api Batavia-Buitenzorg karena di wilayah Buitenzorg terdapat banyak perkebunan-perkebunan milik pemerintah atau milik swasta yang berada disana. Untuk mengatur biaya serta efisiensi waktu, pemerintah Hindia-Belanda memberikan izin kepada NISM untuk membuat jalur kereta api. Pertumbuhan perkebunan yang begitu pesat, membutuhkan pembangunan infrastruktur bagi kelancaran produksi dan pengangkutan hasil perkebunan. Salah satu infrastruktur yang penting adalah sarana transportasi baik jalan maupun alat angkutnya. Sarana ini penting karena untuk mempercepat pengangkutan. Pengangkutan menghadapi masalah karena jarak antara perkebunan dengan pelabuhan cukup jauh. Pada umumnya, perkebunan berlokasi di daerah pedalaman dan ada yang di perbukitan-perbukitan. Kondisi geografis yang demikian sangat sulit untuk mengangkut hasil-hasil perkebunan dari perkebunan ke pabrik dan pelabuhan. Hal ini juga terdapat pada isi konsesi yang diberikan pemerintah Hindia-Belanda 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.

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.

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.

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.

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. 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.

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.

Pembangunan transportasi kereta api oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda bertujuan memenuhi keperluan kaum kolonial, juga untuk memajukan pertumbuhan perekonomian penduduk di negara jajahan. Tidak di pungkiri bahwa

usaha pemerintah kolonial maupun pengusaha-pengusaha jasa angkutan kereta api hanya mementingkan keuntungan kantong-kantong pengusaha pelayanan jasa angkutan kereta api. Walaupun, fasilitas yang disediakan bagi kalangan pribumi sangat minim dibandingkan dengan orang-orang Eropa yang dapat merasakan fasilitas secara sepenuhnya karena orang-orang Eropa masuk kedalam golongan I pada tarif karcis kereta api.

1. Mobilisasi Penduduk

Salah satu dampak yang terjadi dengan adanya kereta api di Nusantara adalah mobilisasi penduduk. Kereta api menjadi komponen perkembangan mobilisasi penduduk. Modernisasi transportasi yang dilakukan pemerintah kolonial Hindia Belanda terhadap transportasi kereta api semakin memperlancar sirkulasi maupun migrasi penduduk antar desa dan antar kota. Tersedianya sarana transportasi menyebabkan seseorang dari desa dapat pergi ke desa lain atau dari kota ke kota lain. Mobilisasi yang dilakukan penduduk pribumi tidak sekedar dari pedesaan menuju ke kota, namun juga ke pusat-pusat perkebunan di wilayah pedalaman Buitenzorg.

Dari besarnya mobilisasi penduduk pada suatu daerah terdapat sisi negatif yaitu kriminalitas, dari semakin berkembangnya transportasi berbanding lurus dengan meningkatnya kriminalitas. Bagi masyarakat Batavia yang sebagian wilayah tempat tinggal mereka di lewati oleh kereta api, mobilitas sosial yang terjadi di daerah ini meningkat seiring jalur Batavia-Buitenzorg dibuka untuk umum. Pihak perkebunan yang berada di wilayah Buitenzorg juga membutuhkan buruh-buruh yang berada disekitar wilayah Batavia atau daerah-daerah penyangga Batavia seperti Depok, Cibinong, Citayam.

Masuknya kereta api telah merangsang dan membuat daya tarik bagi munculnya aktifitas perdagangan seperti pasar pribumi baik di pedesaan maupun perkotaan. Munculnya keramaian serta transaksi jual beli di stasiun lambat laun berkembang menjadi pasar.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

KESIMPILAN

Berdasarkan penjelasan yang telah di uraikan pada bab-bab sebelumnya, bahwa pembukaan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg merupakan jaringan kereta api pertama yang berada di wilayah Jawa bagian barat. Perkembangan jalaurnya 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 mengeksploitasi 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 pemerintah 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 mengeksploitasi 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 transportasi. 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 perjalanannya.

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.

SARAN

Mengingat masih banyaknya kekurangan pada penelitian ini maka di harapkan pada peneliti atau penulis selanjutnya dapat melengkapi kekurangan yang ada dengan data dan sumber yang lebih akurat, dimana kereta api sebagai moda transportasi massal yang telah ada sejak zaman penjajahan tetap ada hingga sampai saat ini, dan sangat menarik untuk di bahas lebih dalam lagi. Apalagi setelah Indonesia merdeka perusahaan-perusahaan kereta api milik Belanda berganti kepemilikan, menjadi milik pemerintah Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

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

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

Buku

- Bambang Sulisty, *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 DKI Jakarta*, Jakarta: Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Kebudayaan Daerah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1978.
- Haryoto Kunto. *Wajah Bandung Tempo Doeloe*. Bandung: Granesia. 1984
- Hasan Alwi, *Kamus Besar Bahasa Indonesia III*, Jakarta: Balai Poestaka, 2000.
- Honing, John, *Ilmu Bangunan Kerata 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
- Snelleman. John F. *Encyclopedie van Nederlandsch-Indie Vierde Deel Soekapoera-Kolot-Zijdeplanten*. Leiden, 'S-Gravenhage, Martinus Nijhouf-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 Metodologi Sejarah*, Jakarta: Gramedia, 1983.
- Sartono Kartodirdjo dan Djoko Suryo. *Sejarah Perkebunan di Indonesi: Kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Aditia Media. 1991.
- Soejono Soekamto, *Sosiologi: Suatu Pengantar*, Jakarta: Rajawali, 1983
- Suhartono W. Pranoto. *Teori dan Metodologi 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 Wardoyo. *Spoor Masa Kolonial Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*. Solo: Buku Tujju, 2013.