

The Effect of Batavia-Buitenzorg Railway on Social and Economic Life of Batavian Society Year 1871-1913

By:

Andika Putra Ramadan

11407144009

ABSTRACT

This study aims to find out the general description of the development of railway transportation in the West Java region precisely in the Residency of Batavia to Buitenzorg in 1871-1913, an overview of the social and economic life of Batavia society from 1871-1913, the impact of rail transport in Residency Batavia in 1871-1913.

This research is a historical research, so that the steps taken in this research include heuristics, criticism of both internal and external sources, interpretation, and historiography. Data collection techniques used are document studies that can be in the collection of archives of the National Library of Jakarta and the Library Archives of the Special Region of Yogyakarta and the literature in the form of books and some scientific papers about the train and the City of Batavia. From data collection, then data is analyzed and interpreted based on chronology. To analyze the data, used another social science approach as a science auxiliary history. The approach used in this research is the economic approach, and sociology.

The results show that the expansion of the colonial rail network in Java lasted from the 19th to 20th century which aimed to modernize the transportation and transport system in bulk as well as fast, and aimed to open up the interior. The construction of the NISM railway line in the Batavia region explores inland areas, such as Depok, Tjitajam, and others. This has led to some areas that NISM has exported to have an important role. Like Depok area. The construction of a railroad requires a lot of labor or labor for the clearing of land that is difficult to reach, because the Buitenzorg region is surrounded by hills and some mountains. The construction of the NISM railway in West Java will have an impact on the economic impacts and social impacts on the territory used by the station. Areas used as stations or train stations provide opportunities for local people to trade or to become porters at the station.

Keywords: *Line, Train, Batavia*

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

Oleh:

**Andika Putra Ramadhan
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 Keresidenan 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 memodernisasi 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.*

A. 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

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

² Bambang Sulisty, *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

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 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.

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 aluvial⁴ 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.

⁴ 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.

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 menjorok ke laut di muara Kali Ciliwung, tapi tidak lama kemudian dikelilingi daratan karena garis pantai bertambah jauh ke laut.⁵

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.⁶ Wilayah ini dikelilingi oleh parit-parit yang sengaja dibuat di bagian depan, sedangkan dibagian belakangnya dibangun gedung

⁵ Susan Blackburn, *Jakarta: Sejarah 400 Tahun*, (Jakarta:Masup, 2011). hlm. 20.

⁶ Willard A. Hanna, *Hikayat Jakarta*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1988) hlm. 48.

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 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.⁷ 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

⁷ Lance Castles, *Profil Etnik Jakarta*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2007). hlm.18

karakter penduduk, melipat gandakan jumlahnya, dan menimbulkan situasi seperti yang terjadi pada tahun 1930, populasi kota 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.

D. DAMPAK ADANYA JALUR KERETA API DI WILAYAH BATAVIA

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.

Tabel 4
Pendapatan NISM sejak tahun 1873-1899

Tahun	Penghasilan kotor	Biaya eksploitasi	Penghasilan bersih	Deviden yang diterima pemegang saham
1873	379.548	174.250	205.298	2,80
1874	458.671	213.091	245.580	3,75
1879	644.674	263.544	381.130	6,75
1884	751.562	321.497	430.065	8,25
1889	716.944	324.871	392.073	6,10
1894	741.486	327.593	413.893	9,40
1899	844.909	396.006	448.903	11,10

Sumber: Rachamat Susatya, Pengaruh Perkeretaapian di Jawa Barat Pada Masa Kolonial, Bandung: Tanpa Penerbit, 2008. hlm.22.

E. KESIMPULAN

Pada 1864, Poolman dan kawan-kawannya kembali memperoleh konsesi untuk memasang dan mengeksploitasi jalan rel di daerah Jawa Barat, yakni untuk

jalur Batavia-Buitenzorg. Pelaksanaan pembangunannya baru dapat direalisasikan pada 1868. Koneksi 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.

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 *mandor*nya mendapat upah f.0.75.

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 *Staats Spoorwegen* .

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

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)

Buku

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

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

Honing, John, *Ilmu Bangunan Kereta Api*, Jakarta: Pradya Paramita, 1975.

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

John Ingleson, *Tangan Dan Kaki Terikat Dinamika Buruh, Sarekat Buruh Kerja, dan Perkotaan Masa Kolonial*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2004

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

Rachamat Susatya, *Pengaruh Perkeretaapian di Jawa Barat Pada Masa Kolonial*, Bandung: Tanpa Penerbit, 2008.

Susan Blackburn, *Jakarta: Sejarah 400 Tahun*, Jakarta: Masup, 2011

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.

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

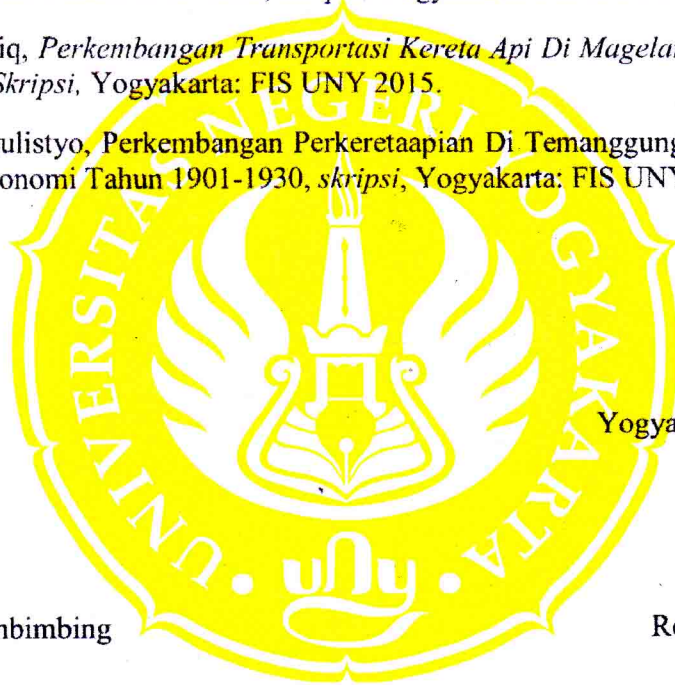
Skripsi

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



Yogyakarta, Juli 2017

Pembimbing

Ririn Darini, M.Hum
NIP. 19741118 199903 2 001

Reviewer

Mudji Hartono, M.Hum
NIP. 19550115 198403 1 001