

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Dasar Pemikiran

Berbicara mengenai kereta api sangat menarik dimulai dari zaman Revolusi Industri yang terjadi di Inggris tahun 1750 yang membuka dimensi baru dalam kemajuan teknologi manusia. Mesin dianggap sebagai solusi yang tepat dalam memaksimalkan hasil produksi dan obyek yang dapat membantu serta menggantikan tenaga manusia atau hewan. Banyak ragam dan fungsi yang didapat dari Revolusi Industri termasuk dalam hal perpindahan manusia (migrasi) dengan ditemukan kereta api. Berbagai penemuan dilakukan oleh para ahli sebagai motor penggerak perubahan dan evolusi kereta api ke depan. Penemuan listrik oleh Michael Faraday tahun 1821 membuat beberapa penemuan peralatan listrik yang diikuti penemuan motor listrik. Motor listrik kemudian digunakan untuk membuat trem listrik yang merupakan cikal bakal kereta api listrik.<sup>1</sup>

Kereta api telah membahana sebagai angkutan modern, cepat dan dapat mengangkut manusia dan barang dalam jumlah yang banyak. Kereta api hasil dari karya Revolusi Industri telah melebarkan sayapnya ke seluruh penjuru dunia termasuk ke *Nederland Indie* dan lebih khususnya di *Batavia*. Pembangunan jalan kereta api diperkenalkan pada tiga dasawarsa ketiga akhir abad 19, merupakan bagian dari pengenalan teknologi Barat di Hindia Belanda.<sup>2</sup> Sebelum pembangunan kereta api, didahului oleh pembangunan jaringan jalan hingga jalan

---

<sup>1</sup> M.A.W Brower, *Studi Budaya Dasar* (Bandung: Alumni, 1984), hlm. 171.

<sup>2</sup> Denys Lombard, *Nusa Jawa : Silang Budaya Batas Batas Pembarata.. Jilid 1* (Jakarta: Gramedia, 2000), hlm. 139.

raya. Proyek jalan yang besar adalah ketika Daendels membangun jalan dari Anyer sampai Panarukan yang dinamakan jalan raya *Pos*.

Letak *Batavia* yang strategis serta geografis yang mengarah kelautan membuat Pemerintah Kolonial tidak ragu untuk membangun banyak jalan dan stasiun kereta api. Letaknya yang mendekati kelautan berarti sangat tepat untuk kegiatan ekonomi dan mobilitas rakyatnya yang sibuk. Jalan jalan dibangun pada umumnya berfungsi sebagai sarana transportasi baik digunakan sebagai sarana pengangkut orang maupun barang. Pembangunan jalan lebih erat hubungannya dengan faktor ekonomi dan mobilitas sosial. Di *Batavia* sarana perhubungan darat yang dibangun, berkaitan dengan pembukaan pelabuhan baru *Tandjoeng Prioeck* tahun 1886.

Eksploitasi yang meningkat membuat kebutuhan akan transportasi semakin perlu. Jalan jalan yang sudah ada dianggap sudah tidak mampu memenuhi kebutuhan angkutan yang terus meningkat. Pembukaan Pelabuhan *Tandjoeng Prioeck* membuat hasil hasil pertanian dan perkebunan yang dihasilkan dalam wilayah *Afdeling Buitenzorg* untuk di ekspor membutuhkan sebuah perhubungan yang cepat dan memuat banyak. Solusi yang dihasilkan oleh pihak swasta dan pemerintah mengerucut pada satu alat transportasi yaitu kereta api. Pembangunan jalan kereta api merupakan proyek infrastruktur terbesar yang hadir pada pertengahan abad 19.<sup>3</sup>

Jalur kereta api yang menghubungkan Kota Jakarta (*Batavia*) dengan Bogor (*Buitenzorg*) dimulai pemasangannya pada tanggal 10 April 1869 dan dapat

---

<sup>3</sup> Doorn, J.A.A. van, *De Lacaste eeuw van Indie Ontwikkeling en Ondergang van een Kolonial Project* (Amsterdam : Uitgeverij Bert Bakker, 1995), hlm. 112.

diselesaikan pada tahun 1873.<sup>4</sup> Pemasangannya dilaksanakan oleh *Nederlandsch - Indie Spoorwegen Maatschappij* (NISM) yang kemudian diambil alih oleh *Staats-Spoorwegen* (SS) tahun 1911.<sup>5</sup> Jalur-jalur (*lijn*) lain yang ada adalah jalur-jalur dengan jurusan *Tandjoeng Prioek-Batavia*, *Tandjoeng Prioek-Weltevreden-Meester Cornelis*, dan *Meester Cornelis-Batavia*. Jika dilihat lebih dalam maka akan tampak, jalur yang dibangun sebenarnya adalah jalur segitiga emas dalam aspek ekonomi dan politik yang menghubungkan *Tandjoeng Prioek-Batavia-Meester Cornelis*.

*Tandjoeng Prioek* adalah kota tepi laut dan pelabuhan yang ramai. Sementara itu Stasiun Kota (*Batavia*) dengan mobilitas rakyat yang sibuk karena banyak terdapat gedung gedung tinggi dan jembatan serta fasilitas yang baik. Pelabuhan Sunda Kelapa merupakan faktor ekonomi mengapa Stasiun *Batavia* dibangun. Tidak jauh berbeda, *Meester Cornelis* adalah kota yang ramai dengan penduduk bahkan dapat dikatakan sebagai kota padat penduduk.

Selain pembangunan tersebut, Pemerintahan Kolonial juga membangun jalur ke *Buitenzorg* pada 15 Oktober 1869. Gubernur Jendral Hindia Belanda pada saat itu P. Myers, hadir dalam pembukaan pembangunan jalur tersebut. Pembangunan jalur ini dibangun oleh *NISM* yang diketuai oleh J.P. Borders.<sup>6</sup> Jalur tersebut sangat berguna selain *Buitenzorg* sebagai pusat pemerintahan kolonial juga sebagai pengangkutan kopi dan teh yang dihasilkan dari daerah seperti *Bandung*, *Tasikmalaya* dan *Priangan*, sampai *Buitenzorg* menuju kota

---

<sup>4</sup> Artikel dalam *Majalah KABIN* (Jakarta), edisi Desember-Januari 2011, PT. Kereta Api Indonesia.

<sup>5</sup> *Verslag NISM 1873*, hlm. 34.

<sup>6</sup> *Ibid.*

*Batavia*.<sup>7</sup> Setelah berbagai pertimbangan, akhirnya *NISM* mendapat konsesi pemasangan rel di jalur antar-wilayah di *Batavia* Lama dan Baru, serta *Batavia-Buitenzorg* pada 1864.<sup>8</sup> Tetapi program tersebut baru bisa mulai dikerjakan pada 1869 dan memerlukan waktu selama empat tahun untuk menyelesaikan jalur sepanjang 58.506 m (58,5 km).

Saat pertama kali digunakan, jalur *Batavia-Buitenzorg* menggunakan kereta uap. Hal ini tentu membuat pandangan Pemerintahan Kolonial berubah. Pada tahun 1917 hal ini menjadi wacana untuk penggunaan tenaga listrik dan telah didiskusikan oleh para pakar kereta api dari perusahaan kereta api milik pemerintah Hindia Belanda yaitu: *Staatsspoorwegen* (SS) yang menunjukkan bahwa elektrifikasi jalur KA secara ekonomi akan menguntungkan. Elektrifikasi jalur KA pertama dilakukan pada jalur KA rute *Tandjoeng Prioek – Meester Cornelis* dimulai pada tahun 1923 dan selesai pada tanggal 24 Desember 1924. Peresmian elektrifikasi jalur KA bersamaan dengan hari ulang tahun ke 50 *Staatsspoorwegen*, sekaligus juga peresmian *Stasiun Tandjoeng Prioek* yang baru yaitu pada 6 April 1925. Setelahnya secara bertahap pembangunan dilanjutkan hingga *Buitenzorg* dengan pemancangan elektrifikasi rel listrik yang selesai tahun 1930.

Sejarah kolonialisme akhir abad ke 19 hingga awal abad 20 perlu ditulis dengan pendekatan yang *Indonesiasentris*. Dalam penulisannya perlu

---

<sup>7</sup> Kosoh Sastradinata, et. al., *Sejarah Daerah Jawa Barat* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1977/1978), hlm. 130. Barang-barang yang bersifat pertanian dan perkebunan yang dihasilkan oleh daerah *Bandung, Priangan, dan Tasikmalaya* di angkut menuju *Buitenzorg* melalui jalur *Buitenzorg-Bandoeng* via *Sukabumi*. Kemudian barang-barang tersebut dikumpulkan di Stasiun *Buitenzorg* untuk kemudian diangkut menuju *Batavia* melalui jalur *Batavia-Buitenzorg*.

<sup>8</sup> *Verslag NISM, op. cit.*

dimunculkan peran bangsa Indonesia yang aktif. Penulisan sejarah lebih menekankan dinamika masyarakat Indonesia itu sendiri.<sup>9</sup> Salah satu yang dapat dilakukan dalam penulisan tersebut adalah dengan menulis sejarah lokal.<sup>10</sup> Penulisan sejarah dalam dimensi sejarah lokal diharapkan dapat melihat dinamika lokal masyarakat Indonesia ketika menghadapi eksploitasi kolonial.

Peneliti tertarik untuk mempelajari sejarah perkembangan awal kereta api listrik *Batavia-Buitenzorg* karena ternyata kereta api listrik yang dibangun sebagai hadiah ulang tahun *Staatsspoorwegen* berhasil berkembang sesuai dengan rencana penguasa kolonial bahkan melebarkan rute hingga *Buitenzorg* (Bogor) (1930). Tidak hanya itu, kereta api listrik yang dibangun berguna untuk masyarakat *Batavia* dan menjadi angkutan darat yang modern, nyaman dan cepat pada saat itu. Penelitian di fokuskan dalam sejarah awal kereta api listrik *Batavia-Buitenzorg* tahun 1925 hingga 1942.<sup>11</sup> Hal ini memberikan gambaran bahwa sejarah awal kereta api listrik *Batavia-Buitenzorg* membutuhkan biaya yang tidak sedikit serta jalur dan tiang pancang listrik yang bertahan hingga saat ini.

Penelitian tentang sejarah kereta api masih terbatas. Misalnya karya disertasi Agus Mulyana mengenai Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan tahun 1878-1924. Penelitian tersebut menjelaskan bagaimana jalur kereta api dibuat dan menghabiskan banyak dana hingga korban yang tidak hanya berasal dari penduduk pribumi melainkan bangsa Tionghoa dan warga asing yang

---

<sup>9</sup> Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994), hlm. 5.

<sup>10</sup> Sartono Kartodirdjo, *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia Suatu Altrnatif* (Jakarta: Gramedia, 1982), hlm. 39.

<sup>11</sup> *Boekoe Peringatan dari Staatsspoor & Trewegen Hindia Belanda 1875-1925, Topografische Inrichting Weltevreden, 1925.*

menjadi tahanan.<sup>12</sup> Kemudian terdapat tesis mengenai Kereta Api Sumatra Barat yaitu karya Abrar mengenai Kereta Api dan Perkembangan Ekonomi di Sumatra Barat 1887-1940. Tesis tersebut menceritakan bagaimana peran kereta api sangat penting dalam menghubungkan daerah yang satu dengan daerah yang lain di Sumatera Barat serta berpengaruh terhadap perkembangan ekonomi di Sumatera Barat.

Selain itu ada juga disertasi karangan Djoko Suryo yang menulis, pembangunan jalan kereta api dari Semarang hingga kerajaan (*Vorsttenlanden*)1864-1870. Disertasi tersebut menceritakan bagaimana jalan kereta api itu dibuat dengan melibatkan tenaga kerja pribumi yang merasa tertarik dalam proyek pengerjaan dari Semarang hingga melewati desa desa terpencil menuju kerajaan.<sup>13</sup> Proyek pengerjaan ini membuat perubahan sosial dalam Karesidenan Semarang salah satunya adalah masuknya uang ke Pedesaan yang cukup besar selama pembangunan berlangsung. Selama enam tahun pengerjaan, uang yang masuk ke Pedesaan mencapai F. 10 juta atau rata rata F 1,6 juta pertahun.<sup>14</sup>

S.A Reitsma<sup>15</sup> seorang kepala pegawai *Staatsspoor en Tramwegen* di Hindia Belanda banyak sekali memberikan gambaran dan penjelasan tentang pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda. Dalam banyak tulisannya,

---

<sup>12</sup> Agus Mulyana, *Melintasi Pegunungan, Pedataran, Hingga Rawa rawa ; Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan (1878-1924)* (Depok: Universitas Indonesia, 2005), hlm. 13.

<sup>13</sup> Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900* (Yogyakarta: Universitas Gajah Mada, 1989), hlm. 113.

<sup>14</sup> Tukang batu memperoleh upah perhari sebanyak F 0,60 sampai F 0,80 dan buruh bangunan mendapat F 0,40 hingga F 0, 50. Jumlah upah yang diberikan ternyata lebih besar jika dibandingkan dengan upah menjadi buruh gula.

<sup>15</sup> Reitsma, *Korte Geschiedenis der Nederlansch Indische Spoor en Tramwegen* (Weltevreden: G. Kollf & Co, 1928).

Reitsma banyak memberikan penjelasan tentang pembangunan jalan kereta api di Jawa dan Sumatra. Kemudian ia memberikan alasan khusus mengapa hanya di jalur jalur tertentu jalur kereta api dibangun.

Salah satu bab yang dikemukakan oleh Suhartono<sup>16</sup> adalah dengan menjelaskan bahwa pembangunan jalan kereta api merupakan dampak peningkatan agro-industri dalam kaitan dengan penggunaan tanah di Surakarta pada akhir abad ke 19. Pembangunan jalur kereta api membawa berbagai akibat seperti mempercepat mobilitas para pekerja, mempercepat komoditas ekspor, dan mempercepat profilerasi pasar pasar dan infrastruktur kolonial lainnya.

Pembangunan jalan kereta api yang dikemukakan oleh S. Nawiyanto merupakan bagian dari perubahan transportasi di Besuki. Sebelum dibangun jalan kereta api, pengangkutan yang digunakan adalah pengangkutan tradisional misalnya pedati. Penggunaan kereta api sebagai alat angkut adalah menjadikan ongkos murah, cepat dan efektif. Tetapi dalam penggunaan transportasi, penggunaan kereta api dan alat tradisional menjadi dua sisi mata uang yang saling melengkapi. Transportasi tradisional digunakan sebagai alat angkut yang menghubungkan tempat yang relatif dekat. Sedangkan kereta api menghubungkan tempat yang relatif jauh. Dengan adanya kereta api, membuat daerah Besuki dan daerah daerah lain yang dilalui jalan kereta api menjadi tidak terisolasi.<sup>17</sup>

Penelitian tersebut sangat berguna untuk memperkaya khasanah mengenai Sejarah Kereta Api Indonesia. Kemudian penelitian diatas juga dapat membantu

---

<sup>16</sup> Suhartono, *Apanage dan Bekel Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta 1830-1920* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1991), hlm. 130-134.

<sup>17</sup> Nawiyanto, S., *Agriculture and Development in A Frontier Region of Java: Besuki, 1870-early 1900* (Yogyakarta: Galang Press, 2003), hlm. 47-48.

penelitian yang saya buat terutama yang berkaitan dengan kebijakan Pemerintahan kolonial yang pada saat itu menyetujui pembangunan kereta api di Indonesia. Selain itu peneliti juga terbantu dan dapat melihat proses pembangunan yang dilakukan oleh para perusahaan kereta api.

## **B. Pembatasan dan Perumusan Masalah**

### **1. Pembatasan Masalah**

Penelitian ini secara administratif meliputi wilayah *Batavia* dan *Buitenzorg* dengan fokus pada jalur yang dilalui oleh kereta api listrik yang mencakup masa 1925-1942. Dimulai tahun 1925 saat pertama kali digunakan kereta api listrik pertama yang menempuh rute *Batavia* hingga *Buitenzorg*. Sedangkan tahun 1942 dijadikan titik akhir karena tahun 1942 adalah berakhirnya penguasa Belanda.

### **2. Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian diatas, permasalahan yang diteliti adalah :

- a. Bagaimana kondisi geografis *Batavia* dan *Buitenzorg* sebelum adanya kebijakan elektrifikasi kereta listrik?
- b. Mengapa Pemerintahan Kolonial Belanda mengelektifikasikan rute kereta api *Batavia-Buitenzorg* yang telah dibangun tahun 1871 dan 1869?
- c. Bagaimana dampak bagi perkembangan ekonomi dan dinamika masyarakat *Batavia* dan *Buitenzorg* 1925-1942?

## C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

### 1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk merekonstruksi proses sejarah awal kereta api listrik Batavia-Buitenzorg 1925-1942 dan dampaknya bagi perkembangan ekonomi dan dinamika masyarakat Batavia dan Buitenzorg.

### 2. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini bermanfaat bagi :

1. Memberikan sumbangan bagi perkembangan kajian tentang sejarah kereta api Indonesia khususnya perkeretaapian *Batavia* sampai *Buitenzorg* dan sejarah kereta api Indonesia yang belum banyak mendapat perhatian.
2. Memberikan sumbangan bagi mata perkuliahan jurusan terutama yang berkaitan mengenai Sejarah Kolonial.

## D. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode sejarah dan penyajian hasil penelitian dilakukan dalam bentuk deskriptif naratif yaitu penelitian yang lebih banyak mengungkapkan bagaimana sebuah proses kejadian terjadi dengan menguraikan fakta-fakta dalam kejadian itu sebagai kesatuan proses dalam jangka waktu tertentu.

Sesuai dengan kaidah penelitian sejarah, maka penelitian ini menempuh beberapa langkah/tahapan sebagai berikut <sup>18</sup>:

**Pertama**, pada tahapan Heuristik dalam rangka menjajaki dan mengumpulkan berbagai sumber yang berkaitan dengan sejarah kereta api dan kota Batavia,

---

<sup>18</sup> Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah* ( Jakarta: UI Press, 1986), hlm. 12.

penulis memperoleh catatan dari data *Departement van Gouvernementsbedrijven* (departemen bidang perusahaan milik negara ) yaitu *Staatsspoorwegen* (kepala kereta api ) dan *Afdeling Spoorwegtoezicht*.

Selain itu peneliti juga menemukan tesis dan disertasi yang dikarang oleh Agus Mulyana mengenai Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan tahun 1878-1924 dan ditemukan tesis mengenai Kereta Api yaitu karya Abrar mengenai Kereta Api Sumatera Barat dan Perkembangan Ekonomi di Sumatera Barat 1887-1940. Djoko Suryo dalam disertasinya menulis, pembangunan jalan kereta api dari Semarang hingga Kerajaan (*Vorsttenlanden*)1864-1870.

Catatan dari S.A Reitsma seorang kepala pegawai *Staatsspoor en Tramwegen* di Hindia Belanda yang banyak sekali memberikan gambaran dan penjelasan tentang pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda. Suhartono dengan menjelaskan bahwa pembangunan jalan kereta api merupakan dampak peningkatan agro-industri dalam kaitan dengan penggunaan tanah di Surakarta pada akhir abad ke 19 dan terakhir adalah Nawiyanto yang menulis pembangunan jalur kereta api di Besuki yang memberikan dampak positif bagi kota Besuki 1870-1900.

Peneliti juga menemukan Arsip *Departement van Gouvernementsbedrijven* merupakan hasil akuisisi yang dilakukan oleh ANRI tahun 1984. Dokumen lainnya seperti *BOW, Landbow, Onderwijs, Eeredist en Nijverheid, Economische zaken, dan verker en waterstaat*. Peneliti juga menemukan Lembaran Negara (*Staatsblaad*). Sumber tersebut ditelusuri di Arsip Nasional, Perpustakaan

Nasional, Erasmus, PDII-LIPI dan Perpustakaan Freedom serta EVP Heritage Stasiun Gambir dan Badan Pelatihan Listrik di Stasiun Bekasi.

**Kedua**, pada tahap kritik dilakukan pengujian terhadap otentisitas dan kredibilitas sumber yang ada, misalnya terhadap dokumen surat Keputusan Pemerintahan Kolonial Hindia Belanda tentang diresmikannya Kereta Api Listrik *Batavia* tahun 1925. Dengan bantuan petugas yang berwenang diteliti siapa yang menandatangani surat keputusan tersebut dan selanjutnya melakukan kolaborasi dengan cara membandingkan dengan dokumen lain yang dapat dipercaya.

**Ketiga**, pada tahapan ini disebut Interpretasi, fakta fakta yang didapat peneliti dikelompokkan sesuai dengan klasifikasinya, dan selanjutnya dianalisa dan sintesa berdasarkan pemahaman peneliti.

**Keempat**, pada tahap penulisan, peneliti mengungkapkan hasil penelitian dalam bentuk tulisan yang sistematis, logis dan jelas.

## BAB II

### KONDISI GEOGRAFIS BATAVIA DAN BUITENZORG

#### A Letak Wilayah Batavia dan Buitenzorg

Dalam sejarahnya tahun 1679, kota *Batavia* dinamakan oleh J.P Coen, semula bernama Jayakarta yang diperintahkan oleh Pangeran Wijayakrama, adalah vasal Kerajaan Banten.<sup>1</sup> *Batavia* berkembang oleh pedagang Belanda. Letaknya sangat strategis sebagai pintu masuk perdagangan di selat sunda dan didistribusikan ke seluruh Nusantara. Bagian utara keresidenan adalah daerah yang berawa, dan beberapa lainnya adalah wilayah yang kering yang telah dihuni oleh masyarakat Betawi.

Secara administratif Keresidenan *Batavia*, menurut *Reglement* 1854, merupakan suatu *residentie* (keresidenan) yang dipimpin oleh seorang residen. Daerah *residentie Batavia* terbagi dalam lingkungan lingkungan yang kecil yang disebut *afdeling*. Luas Keresidenan *Batavia* mencapai 11.606 km<sup>2</sup>, kearah selatan didominasi dataran rendah subur membentang luas sampai ke dataran tinggi yang berpusat di Gunung Salak dan Gunung Gede dan merupakan bagian dari *afdeling Buitenzorg*. Bagian utara yang subur merupakan persawahan dan tanaman kelapa, sedangkan di selatan dijadikan perkebunan kopi, coklat, kacang, teh, tembakau, buah buahan, kayu dan lain lain. Bagian selatan kebanyakan merupakan lahan tanah partikelir dimana banyak keresahan sosial dan perbanditan.<sup>2</sup> Hal ini disebabkan karena *Batavia* bagian selatan yang merupakan cikal bakal daerah

---

<sup>1</sup> M.C. Ricklefs, *A History of Modern Indonesia* (London: MacMillan, 1981), hlm. 27-28.

<sup>2</sup> *Encyclopedie van Nederlandch-Indie II*, hlm. 354-358.

Banten, masyarakatnya belum sepenuhnya mengakui pemerintahan Hindia-Belanda.

Penyelenggaraan pemerintah daerah menurut peraturan perundang undangan desentralisasi sampai tahun 1903 kurang memuaskan sehingga pada tahun 1922 dikeluarkan *Wet op de Bestuurhervorming* (Undang Undang Pembaharuan Pemerintah).<sup>3</sup> Menurut peraturan tersebut maka wilayah Hindia Belanda dibagi dalam satuan provinsi lengkap dengan dewan provinsinya yang mengatur dan mengurus rumah tangga daerahnya. Untuk *residentie Batavia* sejak 1 Oktober 1926 statusnya berubah menjadi *Stadsgemeente Batavia* dan *Afdeling Buitenzorg, Afdeling Tangerang, Afdeling Krawang dan Afdeling Meester Cornelis* keluar dari *Stadsgemeente Batavia*.<sup>4</sup>

Sejak saat itu, *Stadsgemeente Batavia* terbagi atas : *Afdeling Staat en Voorsteden van Batavia*. *Afdeling Staat en Veerstedes van Batavia* terbagi atas 4 *districten*, yaitu : Penjaringan, Pasar Senen, Mangga Besar dan Tanah Abang. Kota *Batavia* merupakan ibu kota *Stadsgemeente Batavia* serta tempat kedudukan Pemerintahan Hindia Belanda.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> *Staatsblaad van NI 1922 No. 216.*

<sup>4</sup> *Staatsblaad van NI 1926 No. 367.*

<sup>5</sup> The Liang Gie, *Sedjarah Pemerintahan Kota Djakarta* (Jakarta: Kotapraja Djakarta Raya, 1958), hlm. 31.

## 1. *Afdeling Staad en Veerstedes van Batavia*

### **Kota Atas dan Kota Bawah Batavia**<sup>6</sup>

Kota Atas adalah kota yang digagas oleh Daendels yang meliputi wilayah *Weltevreden*<sup>7</sup>. Kota Atas adalah kota yang luas dan terbuka dengan dilengkapi *Waterloo Plein*. Kota Atas dan Kota Bawah adalah dua kutub bagian terpenting dari kota Batavia. Dihubungkan oleh Kali Besar dengan jalan di kiri kanannya, di barat *Molenvliet West* (Jl. Gajah Mada) dan di selatan *Molenvliet Oost* (Jl. Hayam Wuruk).

Di luar sekeliling kedua bagian itu sebagian besar merupakan wilayah persawahan, ladang dan rawa rawa, dan tentu saja perkampungan. Berdasarkan peta Batavia pada permulaan abad ke XX, antara kedua kutub dalam kota tersebut sudah dihubungkan dengan kereta listrik dalam kota (*trem/tremway*), di kota bawah terminalnya berada di *Gerbang Amsterdam* memakai nama gerbang zaman dahulu. (sekarang sekitar ujung selatan Jl. Tongkol atau ujung utara Jl. Cengkeh).

Dari terminal ini, rel kereta menuju ke arah selatan melalui *Prinsentraat* (Jl. Cengkeh), hingga *Stadhuisplein* (Taman Fatahillah), belok ke barat, ke *Binnen Nieuw Straat* (Jl. Pintu Besar Utara) terus menuju *Buiten Nieuw Straat* (Jl. Pintu Besar Selatan), *Molenvliet West* (Jl. Gajah Mada), Tanah Abang dan terminal selatan Pasar Tanah Abang. Dari terminal trem selatan ini, jalur kereta terus ke arah timur, menyusur Kampong Lima Weg (Jl. KH. Wahid Hasyim), Kampong

---

<sup>6</sup> Kota atas (*Bovenstad*) adalah kota elit yang nyaman dan damai karya Daendels seperti kota *Weltevreden* dan *Koningsplein* sedangkan kota bawah (*Benedenstad*) adalah kebalikannya yaitu kota yang sangat ramai dan padat penduduknya dan dirasakan sangat pengap, kotor dan berpenyakit contohnya *Distrikt Penjarangan*.

<sup>7</sup> *Ibid.*, Dalam berbagai istilah disebutkan bahwa *Weltevreden* adalah nama sebuah kota yang mempunyai arti kota damai. Kota tersebut adalah hasil dari sebuah karya Daendels yang membuat sebuah kota yang sunyi yang jauh dari keramaian di pusat *Batavia*.

Baroe (Jl. Cut Meutia), kemudian di ujung timur Kampong Baroe (Jl. Cikini 6) ada stasiun. Selain itu, ada jalur trem, melintas melintang timur-barat di tengah yaitu antara lain *Rijs Wijk* (Jl. Veteran) menyusur sisi selatan Kali Ciliwung, Pasar Baroe (Jl. Pos), belok ke selatan hingga Pasar Senen. Di jalur timur, trem atau kereta listrik menerus, menyusur jalan Kramat (Jl. Gunung Sahari bagian selatan), Pasar Senen, Kramat Raya hingga Salemba, yang pada waktu itu sudah mulai berkembang.<sup>8</sup>

Di “Kota Atas” selain *Koningsplein noord*, (Jl. Medan Merdeka Utara) antara lain dengan kediaman Gubernur Jenderal (*Hotels van de Gouverneur Generaal*) (lihat gambar 1), di *Koningsplein zuid* (Jl. Medan Merdeka Selatan) terdapat bangunan penting antara lain kediaman residen (*residentie huis*) (sekarang Balai Kota DKI).

Gb.1. Tampak samping *Gouvernements Hôtel* yang diprakarsai oleh Daendels th. 1809.



Sumber: Woodbury & Page.

---

<sup>8</sup> *Ibid.*

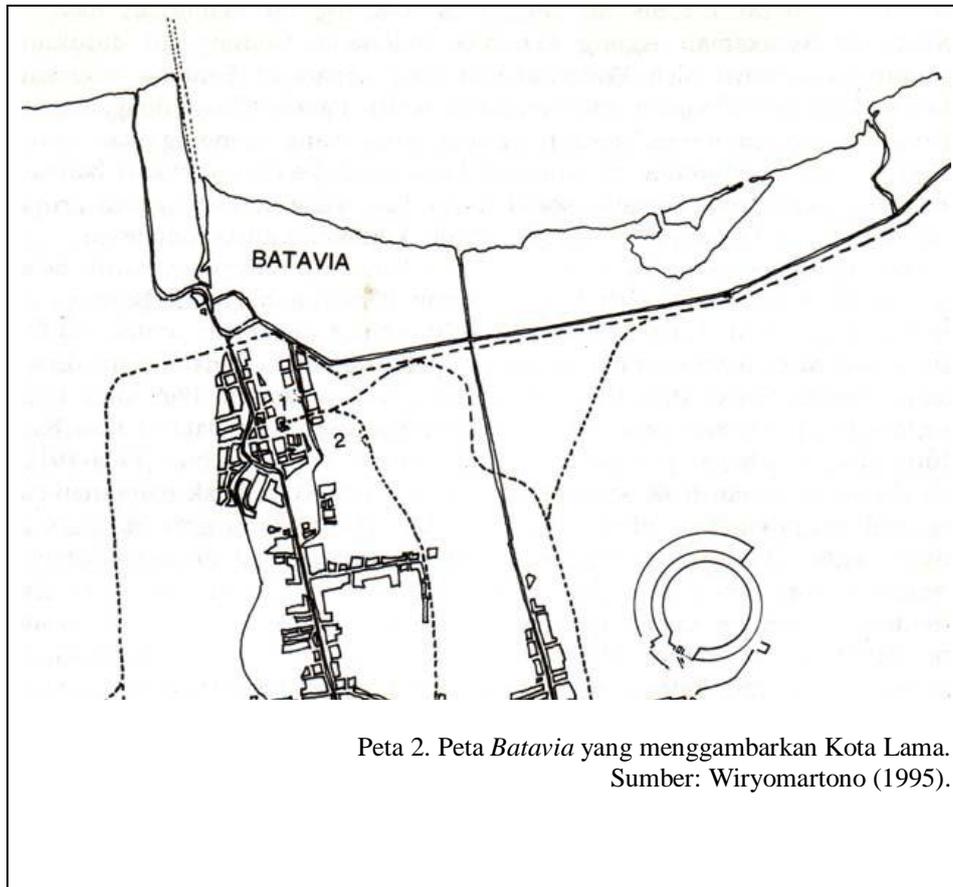
Di *Koningsplein west* terdapat Perkumpulan Masyarakat Seni dan Ilmu Pengerahuan (*Bataviaasch Genotschaap van Kunsten en Watenschappen*) atau daerah Monumen Nasional saat ini. Di *Koningsplein oost* (Timur) terdapat Stasiun *Koningsplein* (Stasiun Gambir) terdapat *Wilems Kerk* (Gereja Immanuel) dan rumah rumah pribadi berhalaman luas. Di kawasan *Weltevreden* selain *Waterloo Plein* (Lapangan Banteng) dan Istana, bangunan penting yang ada antara lain, kantor pos, *Schowburg*, *Societeit Concordia* (lihat gambar 2), dan Gereja Katedral (Peta 1 menggambarkan Kota Atas di *Batavia*).

Gb.2. *Societeit Concordia* di Batavia dibangun dengan gaya “*Indische Empire*.”



Gedung ini diperuntukkan khusus bagi perwira militer Belanda. Fungsinya untuk rileks dan bersenang-senang. Halaman depan yang luas dengan air mancur, serta pepohonan yang rindang.  
Sumber: Woodbury & Page.





Kawasan Kota Lama berpola kotak kotak, dimana kanan dan kirinya adalah jalur jalan. Kali Besar menjadi sumbu membelah Kota Lama menjadi dua bagian utama, barat dan timur, menerus menyambung dengan “Pelabuhan Kanal” (*Haven Kanaal*), untuk kapal kapal kecil karena sudah ada Pelabuhan Tanjung Priok (*Tandjoeng Priok*). Di ujung selatan terdapat pelabuhan yang sekarang bernama Pelabuhan Sunda Kelapa. Di sebelah timur Kota Lama terdapat Kali Besar, berfungsi sebagai pusat pemerintahan selain juga sebagai tempat hunian. Pada akhir abad XIX, didominasi oleh kegiatan pemerintahan, perdagangan, stasiun kereta api dan tram.

Stasiun kereta api, ada tiga, pertama di *Heemraden Plein* di utara, di luar kawasan kota lama (kawasan yang dahulunya di dalam benteng). Kedua adalah

Stasiun Batavia di belakang atau di selatan *Stadhuis*. Ketiga di Kota Lama adalah disebelah selatan *Prisenstraat*, hingga *Stadhuisplein* (Kota Fatahillah) .

Pada awal abad ke XX, kegiatan perdagangan dan jasa masih berpusat di *Batavia Centrum* (Batavia Lama/Kota Tua Jakarta) selain juga *Molenvliet* dan *Koningsplein*.<sup>9</sup> Peninggalan pada zaman itu antara lain suatu lingkungan dengan sebuah taman. Tempat ini sering disebut *Stasiunplein*, karena berada di depan stasiun kemudian sering disebut Taman Beos.<sup>10</sup> Di sisi barat taman, yaitu *Binnen Nieuwpoort Straat* (Jl. Pintu Besar Utara) terdapat berderet dari selatan ke utara: kantor *Nederlandsche Handel Maatschappij* (NHM) (Museum Bank Mandiri) (1911), di atas lahan dimana pada jaman VOC ada Rumah Sakit, *Javasche Bank* (Hasil perombakan ke dua) (1913) (Sekarang Museum Bank Indonesia Kota), kantor *Nederlandsch Indisch Escomto Maatschappij* (NIEM),<sup>11</sup> kantor perusahaan internasional hingga *Museum Batavia* (Museum Wayang),<sup>12</sup> dan *Gedung Geo Wehry en Co*.

*Stadhuisplein* adalah tempat pusat pemerintahan dan juga menjadi pusat lingkungan Kota Lama ditandai dengan lapangan yang cukup luas sudah ada sejak

---

<sup>9</sup> Wiliard A. Hanna, *Hikayat Jakarta* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1988). Taman ini pada awal abad ke XX untuk stasiun kereta api, kedepan (sebelah timur) dari Rumah Sakit, yang sekarang menjadi Museum Bank.

<sup>10</sup> Pada tahun 1890-an, stasiun kereta api ada dua, satu Stasiun Batavia NIS di belakang atau persis di sebelah selatan Stasiun Batavia SS di sebelah selatan gudang pakaian (*Kleedingmagazijn*), di *Voreij Zuid* (Jl. Jembatan Batu), yang selatan ini (demikian juga stasiun NIS tersebut di atas) kemudian di bongkar menjadi taman dan stasiunnya di geser ke timur jauh lebih besar, sekarang Stasiun Kota, berasal dari kata BOS (*Bataviasche Oster Spoorweg Maatshaappij*) Noord, stasiun ini kemudian diganti di utara. Stasiun baru menjadi BEOS, Stasiun Kereta Api *Batavia Kota*.

<sup>11</sup> *Ibid.* Pemerintah Propinsi Ibukota Jakarta, Buku II Tahun 2005, Yayasan Untuk Indonesia, Jakarta. NIEM, perusahaan Escomto Hindia Belanda yang menjadi bank terbesar setelah Java Bank, pada zaman kemerdekaan.

<sup>12</sup> *Ibid.* A. Hauken SJ-1997, hlm.92. Bangunannya sekarang untuk Museum Wayang, sudah berdiri sejak 1912. Pada 1937, di beli oleh *Bataviasch Genootschap*. Sebelum dipakai untuk *Stedelijk Museum* (Museum Kota), pada 1938 gedung dipugar disesuaikan dengan rumah rumah, diresmikan tahun 1939, oleh Tjarda van Starckenborgh Stachouwer Gubernur Jendral Balanda terakhir.



## 2. *Stadsgemeente Meester Cornelis*

Nama *Meester Cornelis* digunakan dengan merujuk kepada pemilik tanah di kawasan itu yang bernama *Meester Cornelis Senen*.<sup>14</sup> Dia adalah seorang warga Pulau Lontar, Banda, yang dikirim ke Batavia oleh Gubernur Jenderal Hindia-Belanda, Jan Pieterzoon Coen pada tahun 1621 dan membuka kawasan yang dahulunya merupakan kawasan hutan jati.<sup>15</sup> Kemudian pada perkembangannya nama *Meester Cornelis* diabadikan sebagai tempat yang berbatasan dengan wilayah *Batavia* bagian timur.

Kawasan hutan jati yang berubah nama menjadi *Meester Cornelis* perlahan berkembang menjadi kota satelit *Batavia*. Kemudian menjadi sebuah *Afdeling* sendiri yaitu *Afdeling Meester Cornelis* dan dirubah menjadi *Stadsgemeente*.<sup>16</sup> *Stadsgemeente Meester Cornelis* mempunyai 4 *Distriichten* yaitu *Distrik Meester Cornelis*, *Distrik Kebayoran*, *Distrik Bekasi* dan *Distrik Cikarang*.<sup>17</sup> Mulai tahun 1926 *Stadsgemeente Meester Cornelis* menyelenggarakan pemerintahan dengan jumlah anggota dewan 15 orang. Berdirinya *Stadsgemeente Meester Cornelis*

---

<sup>14</sup> Merupakan salah seorang dari tiga orang yang diutus dan diangkat langsung oleh VOC. Cornelis Senen adalah orang Indonesia. Setelah kampung halamannya Banda dihancurkan oleh Coen dan ia pindah ke Batavia. Di Batavia ia menjadi guru Injil yang sangat setia hingga ia dinaikan posisinya menjadi seorang Pendeta. Walaupun saat diuji oleh pendeta pendeta barat, ia selalu tidak lulus ujian, tetapi sampai akhir hayatnya ia tetap setia menjadi seorang penginjil. (Van Den End 1987: hlm. 225).

<sup>15</sup> Dikutip dalam Pastor Adolf Heuken SJ menulis di dalam bukunya yang berjudul *Gereja-gereja Tua di Jakarta* (terbitan tahun 2003).

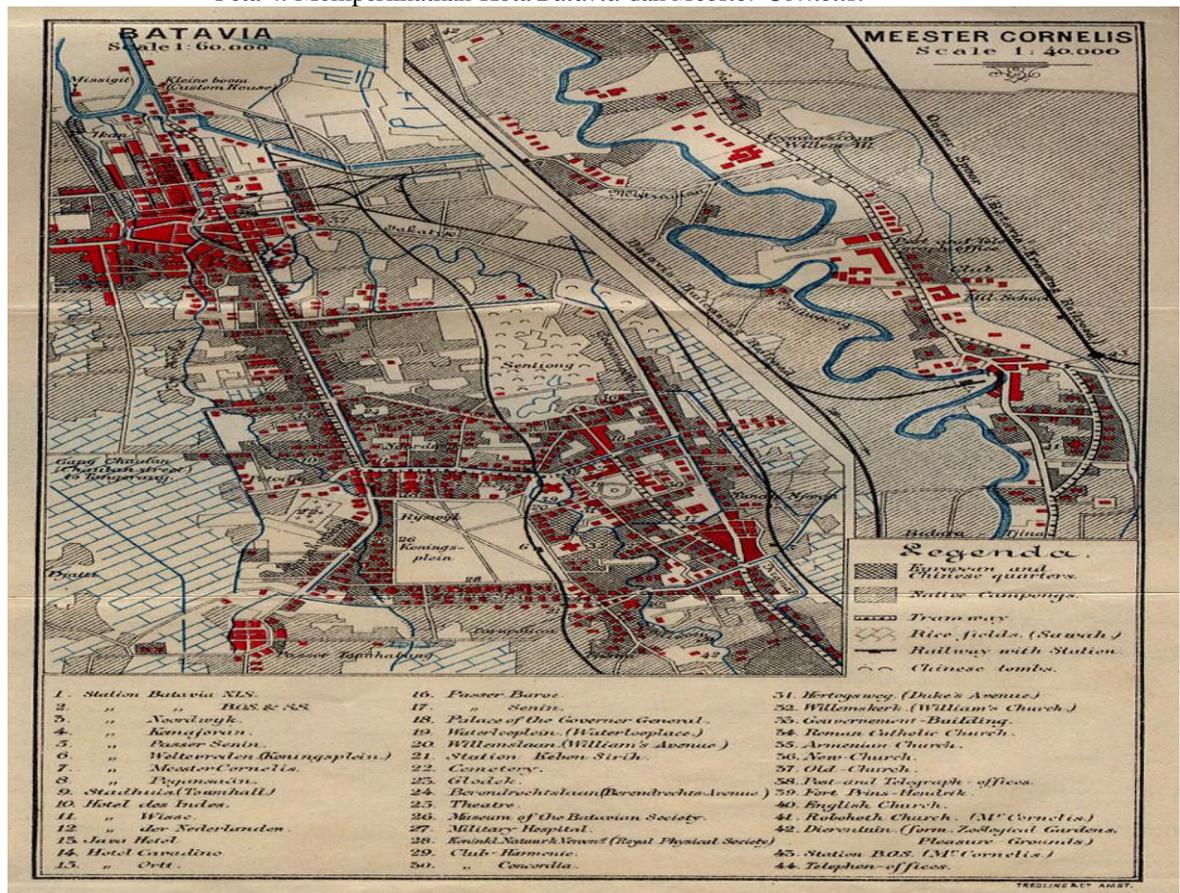
<sup>16</sup> *Staatsblaad van NI tahun 1926 No. 367*.

<sup>17</sup> *Ibid.*

tidak berlangsung lama, mulai 1 Januari 1936 *Stadsgemeente Meester Cornelis* dibubarkan dan wilayahnya digabung dengan *Stadsgemeente Batavia*.<sup>18</sup>

Bentuk kemajuan di kota *Meester Cornelis* adalah terdapat banyak fasilitas umum yang digunakan sebagai sarana pendukung bagi kegiatan dan aktifitas masyarakat di wilayah tersebut. Sarana pendukung yang ada antara lain : Stasiun *Meester Cornelis*, jalur Trem yang biasa masyarakat gunakan pada saat itu<sup>19</sup>, pasar yang berfungsi sebagai sarana jual beli dan gereja yang digunakan sebagai tempat peribadatan.

Peta 4. Memperlihatkan Kota *Batavia* dan *Meester Cornelis*.



<sup>18</sup> *Staatsblaad van NI tahun 1936 No. 687.*

<sup>19</sup> Siswadhi, *Batavia Kisah Jakarta Tempoe Doeloe dalam Intisari* (Jakarta: Gramedia, 1988), hlm. 40-70.

Sumber: Buku Kotapraja Djakarta Raya, 1958.

### 3. *Stadsgemeente Buitenzorg*

Seperti yang telah dijelaskan di atas, bahwa *Buitenzorg* adalah bagian dari ruang lingkup Karesidenan *Batavia*. Banyak keterangan yang menjelaskan arti *Afdeling Buitenzorg*. Penjelasan yang didasarkan lidah orang Sunda yang begitu kaku sehingga kata "*Buitenzorg*" akan diucapkan Bogor seperti terjadi pada "*Batavia*" yang diucapkan Betawi. Sekiranya orang Sunda awam dengan bahasa Belanda yang mengucapkan kata "*Buitenzorg*" ucapan yang keluar dari mulut orang Sunda berubah menjadi "betensoreh".<sup>19</sup>

Hampir secara umum *Buitenzorg* mempunyai kaitan erat dengan kota Pakuan Ibukota Pajajaran. Holle menyatakan bahwa di dekat kota Bogor terdapat kampung bernama Cipaku, dan sungai yang bernama demikian, dan disana ditemukan banyak sekali tanaman *paku haji*. Menurut asal usul kata ini terdapat hubungan antara Cipaku yang akan berkembang menjadi nama Pakuan dan menjadi asal usul Ibukota Pajajaran.<sup>20</sup>

*Afdeling Buitenzorg* yang dibangun sebagai bagian dari kota satelit *Batavia* adalah *afdeling* dengan iklim sejuk dan dingin karena letak geografis yang berada di daerah pegunungan, jauh dari keramaian dan panas serta hiruk pikuk yang berdesing di *Batavia*. Oleh karena itu, melalui surat keputusan Dewan Direksi VOC di Amsterdam tahun 1745, maka *Buitenzorg* dijadikan "*eigendom*"

---

<sup>19</sup> Saleh Danasmita, *Sejarah Kota Bogor Bagian I* (Bogor: Pemerintahan Daerah Kota Bogor, 1983), hlm. 1.

<sup>20</sup> K.F. Holle, *De Batoe Toelis te Buitenzorg* (Batutulis di Bogor), (TBG deel 17 Hoepmans, 1869).

atau tanah bengkok yang harus dibeli oleh Jenderal baru kepada pejabat lama yang digantikannya.

Batas batas tanah *Buitenzorg* ialah: Gunung Gede, Puncak, Telaga Warna, Mega Mendung, Ciliwung, Muara Cihideung, puncak Gunung Salak, puncak Gunung Gede. Dengan tanah seluas itu, maka tiap Gubernur Jenderal yang resminya hanya ketua Dewan Hindia dalam jaringan dagang langsung menjadi "*Landvoogd*" atau tuan tanah. Ia boleh menyewakan tetapi tidak boleh menjual kecuali kepada pejabat yang menggantikannya.<sup>21</sup>

Tanah *Buitenzorg* yang lokasinya antara Ciliwung dengan Cisadane mulai dihuni dan disewakan oleh penduduk kota Pakuan. Penduduk kampung "Tanah Baru" dan Baranang Siang menyebrangi Ciliwung. Berkembanglah perkebunan kopi, teh, lada dan tarum. Kemudian kampung kampung berdiri di perbatasan antara *Buitenzorg* dengan *Batavia*. Kampung kampung tersebut adalah: Benteng, Cipinang, Cijantung, Kelapa Dua, Tanah Capitan Muller, Tanah Capitan Manggis, Tanah Bapa Buang, Ciluar, Cikumpay, Citeureup, Cikeas, Kedung Halang dan Parung Angsana.<sup>22</sup>

Hingga akhir abad ke 18, terdapat 9 buah distrik yang terdapat di *Buitenzorg* yaitu : Cisarua, Pondok Gede, Ciawi, Ciomas, Cijeruk, Sindang Barang, Balubur, Darmaga, dan Kampung Baru. Khusus untuk Kampung Baru diberi gelar Demang. Gabungan 9 distrik inilah yang dahulunya disebut "*Regentschap Kampung Baru*" atau "*Regentschap Buitenzorg*". Atas dasar itulah kedua sungai yaitu Cisadane dan Ciliwung dalam lambang Kabupaten Bogor

---

<sup>21</sup> Saleh Danasasmita, *op.cit.*, hlm. 87.

<sup>22</sup> *Ibid.*, hlm. 10.

masing masing digambarkan dengan 9 baris gelombang. Benar juga apa yang dikemukakan oleh Riesz, bahwa Kampung Baru adalah “*de bakermat*” (tempat kelahiran) Kabupaten Bogor.<sup>23</sup>

Pembentukan *Gemeente* awalnya digunakan untuk kepentingan penduduk pribumi tetapi dalam perkembangannya digunakan untuk kepentingan orang-orang Belanda dan masyarakat Golongan Eropa.<sup>24</sup> Pada tahun 1922 sebagai akibat dari ketidakpuasan terhadap peran desentralisasi yang ada maka terbentuklah *Bestuursher Voorings Ordonantie* atau Undang-undang perubahan tata Pemerintahan Negeri Hindia Belanda<sup>25</sup>, sehingga pada tahun 1922 terbentuklah *Regentschaps Ordonantie* (Ordonantie Kabupaten) yang membuat ketentuan-ketentuan daerah Otonomi Kabupaten.<sup>26</sup> *Provinsi West Java* dibentuk pada tahun 1925<sup>27</sup>, yang terdiri dari 5 keresidenan, 18 Kabupaten (*Regentschaps*) dan Kotapraja (*Stadsgemeente*), dimana *Buitenzorg* salah satu *Stadsgemeente* di *Provinsi West Java*.

---

<sup>23</sup> C.H.F Riesz, “*De Geschiedenis van Buitenzorg*”, *De Particulere Landrijen van Westelijk Java*, (Batavia: G. Kolff & Co, 1887).

<sup>24</sup> Yang menjadi *Burgermeester* dari *Stadsgemeente Buitenzorg* selalu orang-orang Belanda dan baru tahun 1940 diduduki oleh orang Bumiputra.

<sup>25</sup> *Staatsblaad van NI tahun 1922 No. 216*.

<sup>26</sup> *Staatsblaad van NI 1925 No. 79*.

<sup>27</sup> *Staatsblaad van NI 1924 No. 378 bij Propinve West Java*.

## B. Penduduk Batavia dan Buitenzorg

Pada abad XIX terjadi pertambahan jumlah penduduk. Pertambahan jumlah penduduk berkaitan erat dengan politik kolonial liberal yang dilakukan oleh Belanda. Menurut Raffles, pada tahun 1815, penduduk *Batavia* berjumlah 47.217 jiwa, bermukim dikota lama dan daerah sekitarnya, seluas 2 mil persegi.<sup>28</sup>

Mungkin yang dimaksudkan adalah Kota Lama dan wilayah depan (*voorstad*) timur, barat dan selatan. Jadi di dalamnya daerah *Weltevreden* yang sejak zaman Daendels sudah berfungsi sebagai pusat pemerintahan. Sebagaimana dikatakan oleh Willem Walraven seorang jurnalis Belanda tahun 1930-an, orang orang Belanda itu tinggal dan berpindah pindah di Hindia Belanda “seperti lalat diatas susu.”<sup>29</sup>

Kenaikan jumlah penduduk yang melonjak tajam yang terjadi tahun 1865-1868 berjumlah 64.798 jiwa atau sekitar 28%. Kemudian antara 1865-1868 berjumlah 405.149 jiwa atau sekitar 44% selama 3 tahun. Kenaikan jumlah penduduk secara umum disebabkan menurunnya angka kematian orang Eropa mencapai 227.7 perseribu orang, turun menjadi 54.1 perseribu orang pada tahun 1844. Hal ini sangat berkaitan dengan dengan peningkatan kesehatan dan upaya sadar penduduk akan pentingnya kesehatan. Sebagai contoh penggunaan kina sebagai obat malaria. Alasan lain yang terkait adalah penggunaan air minum yang

---

<sup>28</sup> Jaman pertengahan sekitar abad ke V sesudah jaman Romawi, hingga abad XIII, dimana kehidupan berada didalam tembok (*intra-muros*). Dalam jaman ini, tidak adanya halaman depan. Di sini berhalaman luas, membentuk kesan megah dan bewibawa, sesuai dengan fungsinya sebagai lembaga penegak hukum.

<sup>29</sup> Dikutip dalam Doorn, *De Laatste eeuw van Indie*, hlm.13. lebih lanjut tentang Walraven, lihat Schomhardt, F. “*biographische inleidingen*,” dalam Walraven, W., *Breiven.Aan familie en vrienden*, 1919-1941 (Amsterdam: van Oorschet, 1992), hlm.26.

tidak lagi menggunakan air dari Sungai ciliwung melainkan dengan penggunaan sumur bor yang sudah dimulai sejak tahun 1843. Air yang diperoleh lalu ditampung di sebuah tempat yang dinamakan bak penampung (*reservoir*). Sebab lain dari bertambahnya jumlah penduduk yaitu migrasi, baik orang Cina, Eropa maupun pribumi.

Sebagai gambaran, orang-orang Cina yang bermukim di Indonesia pada pertengahan abad XIX sebagai berikut. Pada tahun 1860 jumlahnya mencapai 221.438, sepuluh tahun kemudian (1870) menjadi 259.569 jiwa dan tahun 1880 menjadi 343.793 jiwa dan tahun 1890 mencapai 461.083 jiwa. Tahun 1870 diperkenalkan sistem liberal di Batavia sehingga banyak orang-orang Eropa yang masuk ke Batavia dengan sangat bebas.

Pada tahun 1905 penduduk Karesidenan *Batavia* berjumlah 226.300 terdiri dari 14.000 Eropa, 9.300 Cina dan 3.000 Arab. Sedangkan selebihnya merupakan penduduk pribumi (*Inlanders*) yang berjumlah 200.000 orang. Tahun 1920 hingga 1940 mengalami penambahan yang sangat pesat.

Jika dilihat secara keseluruhan maka dapat dikatakan bahwa jumlah penduduk *Batavia* (termasuk *Meester Cornelis* dan *Weltevreden*) mengalami pertumbuhan yang pesat dari tahun ke tahun. Hal ini disebabkan oleh pola migrasi besar yang diakibatkan oleh politik liberalis yang berlaku pada saat itu. Kenaikan yang explosive terjadi antara tahun 1920 sampai 1930 dengan kualifikasi rata-rata 7,4% pertahun dan dilanjutkan kemudian antara tahun 1930 sampai 1940 yang naik dengan rata-rata kualifikasi 2,3% pertahun. Naiknya arus migrasi orang-orang

Eropa disebabkan oleh faktor ekonomi. Untuk lebih jelasnya lihat tabel 1 dibawah ini !

Tabel 1.  
Perkembangan Penduduk Batavia dari tahun 1920-1940.

Tahun®	1920	1930	1940
Pribumi	229.656	409.665	490.000
Eropa	29.373	37.076	50.000
China	43.331	78.815	106.000
Penduduk Lainnya	3.949	7.469	9.000
<b>Total</b>	306.309	533.025	655.000

® 1920 en 1930 volkstellingsgegevens: 1940 schatting, afgerond <sup>30 31</sup>

Kota *Batavia* tidak hanya terdapat etnik Betawi tetapi terdapat banyak etnik yang mendiami wilayah ini. Mulai dari Melayu, Bugis, Banjar, Bali dan masih banyak lagi yang lainnya yang berdiam dan mendirikan pemukiman serta perkampungan sendiri sendiri. Secara administratif Keresidenan *Batavia*, menurut *Reglement* 1854, merupakan suatu *residentie* (keresidenan) yang dipimpin oleh seorang residen. Daerah daerahnya terbagi dalam lingkungan lingkungan yang kecil yang disebut *Afdeling*. Sampai tahun 1903, *residentie* *Batavia* terbagi atas : *Afdeling Staat en Voorsteden*, *Afdeling Meester Cornelis*, *Afdeling Tangerang*, *Afdeling Buitenzorg*, dan *Afdeling Krawang*. *Afdeling Staat en Veerstedes van Batavia* terbagi atas 4 *districten*, yaitu : Penjaringan, Pasar Senen, Mangga Besar

<sup>30</sup> M.E. de Vletter dkk, *BATAVIA/DJAKARTA/JAKARTA, Beeld van een Metamorfose* (Nederland : Asia Major, 1997), hlm. 8.

<sup>31</sup> *Regerings Almanak Voor Nederlandsh Indie 1928*, hlm. 746-748.

dan Tanah Abang. Kota *Batavia* merupakan ibu kota *Residentie* Batavia serta tempat kedudukan Pemerintahan Hindia Belanda.<sup>32</sup>

Penyelenggaraan pemerintah daerah berubah menurut peraturan perundang-undangan desentralisasi sampai tahun 1903 kurang memuaskan sehingga pada tahun 1922 dikeluarkan *Wet op de Bestuurhervorming* (Undang Undang Pembaharuan Pemerintah).<sup>33</sup> Menurut peraturan tersebut maka wilayah Hindia Belanda dibagi dalam satuan satuan provinsi lengkap dengan dewan provinsinya yang mengatur dan mengurus rumah tangga daerahnya. Untuk *residentie Batavia* sejak 1 Oktober 1926 statusnya berubah menjadi *Stadsgemeente Batavia* dan *Afdeling Buitenzorg, Afdeling Tangerang, Afdeling Krawang* dan *Afdeling Meester Cornelis* keluar dari *Stadsgemeente Batavia*.<sup>34</sup>

*Afdeling Staat en Voorsteden van Batavia* ditetapkan sebagai sebuah *locall resort* yang mempunyai keuangan sendiri lengkap dengan dewannya yang dinamakan *Gemeente Batavia*. *Gemeente Batavia* terdiri atas 2 *distrachten*, yaitu *Batavia* dan *Weltevreden*. *Distrachten Batavia* terdiri atas 3 *onderdistrachten*, yaitu : *Mangga Besar, Penjaringan dan Tandjoeng Prioek*, sedangkan *Distrachten Weltevreden* terdiri atas tiga *onderdistrachten*, yaitu : *Weltevreden, Senen* dan *Tanah Abang*.<sup>35</sup>

Pemukiman penduduk di *Batavia*, terkonsentrasi di *Districthen Penjaringan* (lihat gambar 3) dan *Mangga Besar*. Tetapi masalah muncul karena sanitasi berkembang buruk dan air sering menggenangi wilayah sekitar, maka

<sup>32</sup> The Liang Gie, *Sedjarah Pemerintahan Kota Djakarta* (Jakarta: Kotapraja Djakarta Raya, 1958), hlm. 31.

<sup>33</sup> *Staatsblaad van NI 1922 No. 216*.

<sup>34</sup> *Staatsblaad van NI 1926 No. 367*.

<sup>35</sup> *Ibid.*, hlm. 32-36.

perkembangan kota Batavia terjadi sekitar 3 mil ke selatan *Mangga Besar*, yaitu sepanjang Sungai Ciliwung sampai *Meester Cornelis*.<sup>36</sup> Seiring dengan berkembangnya waktu dan bertambahnya jumlah penduduk, terjadi pula pemekaran wilayah pemukiman secara pesat, di mana kota *Batavia* berkembang mengikuti pola lineal perkembangan urban dari utara sampai selatan mengikuti kanal Ancol dan Kali Ciliwung yang panjangnya sekitar 10 mil.<sup>37</sup>

Gb. 3. Salah satu sudut *Ancol* yang terlihat kumuh dan padat.



Sumber: Buku Kotapraja Djakarta Raya, 1958.

Berbeda dengan penduduk yang mendiami wilayah *Stadsgemeente Batavia*, penduduk *Stadsgemeente Buitenzorg* dihuni oleh orang-orang Sunda. Orang-orang menyebutnya dengan sebutan orang Sunda atau *orang gunung*.<sup>38</sup>

<sup>36</sup> Uka Tjandrasasmita (dkk), *Sejarah Perkembangan Kota Jakarta* (Jakarta: Dinas Museum dan Pemugaran, 2000), hlm. 38.

<sup>37</sup> *Ibid.*

<sup>38</sup> A.K., "De Preanger Regentshappen II", *Java Post*, no. 45. 7 November 1914.

Sebutan ini berkaitan erat dengan penduduk yang mendiami wilayah Jawa Barat dari bukit Priangan (Bandung) hingga *Buitenzorg* karena geografis yang sebagian besar wilayahnya adalah pegunungan. Secara etimologis kata Sunda berasal dari bahasa Sansekerta yaitu kata *Sundara* yang berarti cakap, cantik, tegap dan baik. Sedangkan menurut bahasa Sundanya, kata Sunda berasal dari kata *sa-unda* (*Salunda*) yang berarti penundaan atau gudang. Di Teluk Banten terdapat ada Pulo Tunda yang dahulunya dipakai sebagai tempat penyimpanan barang dagangan para pedagang dari luar Banten yang telah mengangkut dari Maluku. Kata Sunda dipakai untuk nama salah seorang istri Prabu Siliwangi dari Negeri Pajajaran yaitu *Nyai Mantri Mayang Sunda* yang artinya *Nyai mantri permata ciptaan yang paling indah*.<sup>39</sup> Jadi kata Sunda sangat cocok dengan keadaan disebagian besar wilayah Jawa Barat yang alamnya merupakan wilayah yang subur dan indah.

Catatan tentang jumlah penduduk ketika zaman Belanda memang sangat mustahil untuk didapatkan. Hal ini karena keterbatasan sarana dan pengetahuan pada waktu tersebut. Tapi menurut catatan sejarah, di Hindia Belanda sempat diadakan sensus penduduk, tepatnya pada tahun 1930. Berdasarkan data yang diperoleh dari buku, ternyata jumlah penduduk Jawa Barat (masih termasuk *Afdeling Tangerang* ) pada tahun 1920 berjumlah 9.627.260 orang dengan jumlah laki-lakinya sebanyak 4.738.334 dan perempuannya sebanyak 4.888.926 orang. Kala itu sex rasionya masih 96,92 dimana jumlah penduduk perempuan lebih banyak dari laki-laki. Pada tahun 1930 jumlah penduduk Jawa Barat ketika itu berjumlah 10.586.244 orang dengan sex ratio sebesar 95,61. Pada waktu itu

---

<sup>39</sup> R. Maman Atmamihardja, *Sedjarah Sunda Dugi Ka Runtagna Kerajaan Padjajaran, Jilid I* (Bandung: Ganaco NV, 1958), hlm. 7.

jumlah penduduk *Stadsgemeente Buitenzorg* berjumlah 626.959 orang dengan penduduk laki-lakinya sebanyak 311.617 dan perempuan berjumlah 315.342.

Ketika jaman kolonial tersebut tercatat penduduk warga negara eropa yang tinggal di *Stadsgemeente Buitenzorg* sekitar 909 orang (559 orang laki-laki dan 350 orang perempuan). Sedangkan penduduk keturunan Cina yang tinggal di *Stadsgemeente Buitenzorg* kala itu berjumlah 3.742 dengan 2.178 penduduk laki-laki dan sisanya yaitu 1.564 adalah perempuan. Pada waktu sensus pertama itu juga diketahui bahwa ada sekitar 127 orang penduduk *Stadsgemeente Buitenzorg* yang bukan etnis sunda.

Khusus untuk *Stadsgemeente Buitenzorg* penduduk pada waktu tahun 1930 berjumlah 34.191 orang dengan jumlah penduduk laki-laki sebanyak 17.121 orang dan perempuan berjumlah 17.070 orang. Dari sumber yang sama, ternyata pada tahun 1920 penduduk *Stadsgemeente Buitenzorg* sudah terpantau populasinya. Pada waktu itu jumlah penduduknya berjumlah 23.533 orang. Dalam kurun waktu 1920 s.d. 1930 pertumbuhan penduduk rata-rata tiap tahunnya adalah 2.40 persen.<sup>40</sup>

Baron Van Imhoff<sup>41</sup> mendirikan istana Gubernur Jendral (*Pleise*) didalam Kebun Raya Bogor (*Plantetein van Buitenzorg*). Suhu dan iklim yang sejuk yang berada pada *Distriichten Cisarua* dan sekitar Puncak membuat Pemerintah Belanda menetapkan kawasan tersebut sebagai kawasan eksklusif Pemerintahan

---

<sup>40</sup> *Regerings Almanak Voor Nederlandsh Indie 1928, hlm. 746-748.*

<sup>41</sup> Baron van Imhoff adalah tipe khusus kaum elite terpelajar Eropa Barat abad ke 18 yang umumnya cenderung kepada *liberalisme* Prancis dan penganut paham *romantisme* ajaran Rosseau yang menganjurkan manusia kembali pada alam. Peradaban dianggap racun bagi kemurnian manusia.

Hindia Belanda.<sup>42</sup> Selain sebagai tempat peristirahatan yang nyaman dan dingin dengan didirikan Villa juga digunakan sebagai perkebunan teh dan kopi yang sangat potensial.

Tumbuhnya *Buitenzorg* yang tidak dipandang remeh oleh Pemerintahan kolonial membuat *Afdeling* yang kemudian hari menjadi *Stadsgemeente Buitenzorg* ini semakin berkembang dan maju sebagai bagian kota satelit *Batavia*. Pasar mengundang para pedagang untuk bermukim, termasuk kemudian orang-orang Cina. Mula-mula para pedagang ini menempati lereng Ciliwung di daerah Pasar Lebak. Baru kemudian berangsur-angsur ada yang merayap naik ke sepanjang Jl. Suryakencana.

### **C. Sistem Perekonomian Masyarakat Batavia dan Buitenzorg**

Pertanian dan perkebunan merupakan komoditas terpenting dalam sistem perekonomian di *Residentie Batavia* (1854-1920), *afdeling Meester Cornelis* (1854-1936) dan *Gemeente Batavia* (1905-1926). Sistem perekonomian membawa pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat, dengan ditandai banyaknya modal asing yang masuk dalam permodalan pertanian dan perkebunan. Hal ini menandakan pesatnya laju pertanian dan perkebunan seiring dengan banyak dibukanya perkebunan swasta.

Pertumbuhan ekonomi yang cepat membawa pengaruh besar dalam proses pertumbuhan dan penyebaran penduduk.<sup>43</sup> Hal ini terlihat dalam waktu singkat *Batavia* didatangi oleh bangsa-bangsa selain Betawi untuk ikut serta dalam kegiatan perekonomian di *Batavia* seperti : Jawa, Sunda dan Cina. Masalah ini

---

<sup>42</sup> Saleh Danasasmita, *loc.cit.*, hlm. 86.

<sup>43</sup> Uka Tjandrasasmita (dkk), *op.cit.*, hlm. 39.

tidak akan datang tanpa sebab yang melatarbelakangi mereka untuk masuk *Batavia*. Banyak di bukanya perkebunan swasta dan bercokolnya gedung gedung tinggi serta pembangunan yang tinggi dibutuhkan banyak pekerja. Tidak hanya itu, pertumbuhan pesat tanaman ekspor seperti coklat, teh, kopi, gula, dan lain lain dalam jumlah besar, setelah permintaan luar negeri makin meningkat.<sup>44</sup>

Sebelum kedatangan pengusaha perkebunan swasta, mata pencaharian masyarakat Betawi di wilayah *residentie Batavia*, tergantung dari hasil pertanian dan nelayan. Hasilnya dijual penduduk pribumi langsung kepada para pedagang melalui sungai sungai kecil atau diangkut dengan kuda, kerbau, kereta api dan sebagainya. Pengangkutan hasil pertanian dilakukan secara tradisional maupun modern dengan menggunakan tenaga ternak dan transportasi bermesin.

Mata pencaharian penduduk asli (*slam*) *Batavia* di *Stadsgemeente Batavia* hanya tergantung pada hasil pertanian dan nelayan. Kemudian keadaan berubah dengan masuknya investasi asing dan politik liberal yang menyebabkan banyak orang Belanda masuk ke *Batavia*. Hal ini berdampak langsung terhadap pola pembangunan kota yang menonjol di bagian sisi barat dan pusat dari *Batavia*. Bagi para pengusaha (*onderneming*) dan pemborong kuli bangunan, mendapatkan buruh yang murah di perlukan tenaga dari Cina maupun dari Jawa dan Sunda. Sebab penduduk pribumi tidak biasa menjadi kuli bangunan. Peningkatan tenaga kerja ternyata berjalan seimbang dengan kenaikan jumlah penduduk yang dapat diartikan sebagai tanggapan demografi atas tuntutan tenaga kerja. Akibat adalah

---

<sup>44</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sedjarah Perkeretaapian Indonesia. Jilid I* (Bandung: APKA Asosiasi Pakar Kereta Api bekerja sama dengan CV. Angkasa, 1997), hlm. 15.

ketidakseimbangan antara kepadatan penduduk dengan kapasitas lahan hingga menggeser penduduk pribumi.<sup>45</sup>

Melihat perkembangan kota *Batavia*, banyak tenaga kerja asal Cina, Sunda dan Jawa yang masuk ke *Batavia* dalam jumlah yang besar. Kemudian hal ini tentu berdampak pada pola persaingan tenaga kerja. Penduduk pribumi (slam) berusaha untuk menyesuaikan diri dengan ikut menjadi buruh atau kuli bangunan maupun perkebunan walaupun dalam jumlah yang sedikit dan tidak terlalu banyak.

Terbentuknya masyarakat perekonomian di wilayah *Stadsgemeente Batavia* tidak terlepas dari pertumbuhan dan perkembangan sektor pertanian. Peranan sektor pertanian sudah lama tumbuh di masyarakat pribumi yang hidup sangat bergantung pada hasil pertanian. Masyarakat Betawi yang tinggal di pesisir pantai mereka menggantungkan hidupnya sebagai nelayan yang menjual hasil tangkapannya untuk keperluan keluarga.

Sikap yang diambil oleh masyarakat Betawi untuk mendapat penghasilan sebagai buruh bangunan dan perkebunan ternyata tidak membawa perubahan, sebab pihak pengusaha perkebunan melakukan aturan dengan mengikat buruh agar tidak lari dari daerah tempatnya bekerja. Kemudian diperkenalkannya uang sebagai alat tukar menyebabkan timbul komersialisasi tanah dan pengangguran. Banyak penduduk pribumi yang menjual tanahnya kemudian bekerja sebagai buruh untuk mendapatkan uang.

---

<sup>45</sup> Mubyarto (dkk), *Tanah dan Tenaga Kerja Perkebunan: Kajian Sosial Ekonomi* (Yogyakarta: Aditya Media, 1992), hlm. 109-111.

Di *Buitenzorg*, mata pencaharian penduduk yaitu bertani. Sistem bertani yang terbentuk pada awalnya hanya berkembang sistem berladang yang berpindah pindah dan bersawah yang menetap.<sup>46</sup> Ketika tanah itu dibuka maka akan menjadi hak milik agraris. Apabila tanah tersebut telah dimiliki, kemudian disewakan kepada para petani untuk digarap. Para bangsawan biasanya membuka lahan lahan ketika dia masih menjabat, dan merupakan investasi ketika hari pensiun datang.<sup>47</sup>

Tanah tanah yang dimiliki para bangsawan dan orang kaya memiliki nilai ekonomi dan uang yang tinggi. Ketika musim tanam dimulai, banyak perusahaan swasta yang menyewa atau bahkan membeli tanah tersebut untuk digarap. Permintaan tanah yang tinggi menyebabkan harga tanah sewa juga semakin tinggi. Sumber pendapatan mereka bisa lebih meningkat daripada hasil pertanian.<sup>48</sup> Selain padi, penduduk pribumi juga menanam ketela pohon, ubi, Talas, kacang tanah, teh, kopi dan buah buahan. Tanaman tersebut selain digunakan sebagai konsumsi sendiri juga digunakan sebagai bahan komoditi yang dijual ke pasar atau diekspor ke luar. Tanaman tanaman selain padi tersebut banyak ditanam di lahan yang kering.<sup>49</sup>

Perkebunan mendapatkan sebuah perhatian khusus bagi Pemerintah Kolonial. Kopi dan teh yang sudah diperkenalkan dalam kurun waktu awal abad ke 18 dan merupakan tanaman yang laku di pasaran dunia. Usaha Gubernur Jenderal Henricus Zwaardcroon (1718-1725) membiakan kopi disekitar benteng *Batavia* berhasil baik. Jerih lelahnya sebelum ia menduduki jabatan tertinggi

<sup>46</sup> *Memori Serah jabatan 1921-1930 (Jawa Barat)*, (Jakarta : ANRI, 1976), hlm. LXXXXV.

<sup>47</sup> *Ibid.* Lihat pula *Algemeen Verslag Van Het Residentie (AVR) Preanger Regentschappen Over Het Jaar 1880-1881 dan Memori Serah Jabatan, op.cit.*, hlm. LVI.

<sup>48</sup> *Ibid.*

<sup>49</sup> *Memori Serah Jabatan, op.cit.*, hlm. LXXXIV-LXXXVIII.

Kompeni di Indonesia berhasil baik, dan kedudukan itu dimanfaatkan untuk melanjutkan usaha kopi. Tanaman kopi berkembang baik di sekitar Cianjur dan mulai berkembang hingga wilayah Priangan. Kopi adalah sasaran dan tanaman yang laku pada pasaran dunia. Terbukti ketika Daendels menghadapi defisit kas negara, salah satu cara yang dilakukan adalah dengan menggalakan penanaman kopi. Hingga Jawa Barat (termasuk wilayah *Buitenzorg*) mendapat julukan “Gabus Pelampung Pemerintah Belanda di Indonesia”. Politik dan sistem pemerintahan Belanda di Jawa Barat selalu disesuaikan dengan kepentingan kopi.

Tidak kalah dengan kopi, wilayah *Districhten Cisarua* dan sekitar Puncak mendapat perhatian yang lebih dari Pemerintahan Kolonial. Teh<sup>50</sup> yang awal mulanya merupakan tanaman hias berubah menjadi tanaman yang bersaing keras dengan kopi. Bibit teh yang didatangkan dari negara seperti Cina, Jepang dan Assam (India) berkembang dengan baik di wilayah tersebut hingga menyebar sampai bukit Priangan. Hingga dihapuskan sistem tanam paksa dan digantikan dengan Undang Undang Agraria tahun 1870, membuat banyak pengusaha swasta berlomba lomba untuk menyewa tanah dan menanamkan tanah mereka dengan tanaman yang laku di pasaran dunia seperti teh dan kopi.<sup>51</sup>

Selain hidup bertani dan berkebun, penduduk pribumi mengusahakan perikanan. Hasil hasil perikanan yang dicapai seperti ikam mas, gurame, tawes

---

<sup>50</sup> Ita Setiawati dan Nasikun, *Teh Kajian Sosial Ekonomi* (Yogyakarta: Aditya Media, 1991), hlm. 11.

<sup>51</sup> *Regerings Almanak voor Nederlandsche Indie 1870 (RA)*, Batavia: Landsdrukkerij, hlm. 229-231.

dan gabus. Produksi ikan dan permintaan ikan akan meningkat jika produksi daging menurun diakibatkan penyakit pes yang menyerang kerbau kerbau.<sup>52</sup>

Pekerjaan sampingan selain sebagai petani, mereka biasanya pergi ke kota untuk mencari pekerjaan sampingan. Waktu yang mereka gunakan untuk bekerja biasanya musiman. Para pekerja yang bersifat sampingan biasanya dibedakan dalam beberapa jenis misalnya :

1. Orang yang bekerja dan tinggal di kota sebagai pedagang kecil, pelayan dan kuli dan sebagainya. Mereka datang ke kota dengan harapan mendapatkan gaji dan upah yang lebih tinggi yang mereka terima. Pekerjaan ini biasanya dilakukan dalam waktu tertentu saja misalnya menjelang hari raya.
2. Orang-orang yang bekerja di daerah lain yang sawah dan kebun mereka belum panen. Mereka biasanya bekerja sebagai buruh tani atau buruh perkebunan. Ketika panen tiba atau mulai menggarap mereka kembali ke tempat asal mereka untuk kembali bertani dan berkebun.

Kemajuan pasar mengundang para pedagang untuk berdagang. Tumbuhnya pasar pada lokasi yang mudah dijangkau oleh para petani membuat pasar sebagai tempat penampungan hasil bumi tanaman. Sebab semua hasil bumi tanaman wajib diangkut ke gudang pada lokasi jajaran toko "Hindia". Dari sana, para petani yang baru saja menerima uang singgah di pasar.<sup>53</sup>

Dibukanya jaringan transportasi kereta api membuka dimensi baru bagi penduduk pribumi dan luar pribumi untuk melakukan kegiatan perdagangan.

---

<sup>52</sup> *Algemeen Verslag Van Het Residentie (AVR) Preanger Regentschappen Over Het Jaar 1881-1885. No. 7,8,9, 12 dan 16.*

<sup>53</sup> Saleh Danasasmita, *op.cit.* , hlm. 87-88.

Peningkatan pendapatan masyarakat di *Stadsgemeente Batavia* dan *Stadsgemeente Buitenzorg* setelah dibukanya jalur kereta api tentu merupakan alasan pokok mengapa keadaan ekonomi masyarakat Betawi di *Stadsgemeente Batavia* dan masyarakat Sunda *Stadsgemeente Buitenzorg* maju, dari hasil hasil produksi pertanian yang dihasilkan diangkut melalui sungai sungai kecil dan dijual langsung kepada pedagang besar di Pelabuhan Pasar Ikan untuk diekspor keluar negeri. Kadang kadang pengangkutan barang juga menggunakan angkutan hewan. Barang diangkut tidak lebih cepat dan menghabiskan banyak waktu dan biaya. Kemudian hal ini berubah dengan cepat saat jaringan transportasi kereta api muncul sebagai bagian dari gerak perubahan menjadi cepat dan ekonomis dan dapat mengangkut dalam jumlah yang banyak.<sup>54</sup>

---

<sup>54</sup> Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1987), hlm.9. Transportasi sebagai usaha mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya

## **BAB III**

### **ELEKTRIFIKASI KERETA API**

#### **A. Pembangunan Jalur Kereta Api Awal Batavia-Buitenzorg**

Jaringan kereta api yang terbentuk antara *Residentie Batavia* hingga *Afdeling Buitenzorg* merupakan proyek yang dilakukan oleh *Nederlandsch Indisch Spoorweg Maatschapij (NISM)*. Jalur kereta api yang menghubungkan Kota Jakarta (*Batavia*) dengan Bogor (*Buitenzorg*) dirulai pemasangannya pada tanggal 10 April 1869 dan dapat diselesaikan pada tahun 1873.<sup>1</sup> Jaringan kereta api merupakan tulang punggung utama transportasi yang memadai pada saat itu guna melakukan kegiatan perekonomian.

Jalur tersebut sangat berguna selain *Buitenzorg* sebagai pusat pemerintahan kolonial juga sebagai pengangkutan kopi dan teh yang dihasilkan dari daerah seperti Bandung, Tasikmalaya dan Priangan, sampai *Buitenzorg* menuju kota *Batavia*. Setelah berbagai pertimbangan, akhirnya *NISM* mendapat konsesi pemasangan rel di jalur antar-wilayah di Batavia Lama dan Baru, serta *Batavia-Buitenzorg* pada 1864.<sup>2</sup> Tapi baru bisa mulai dikerjakan pada 1869 dan memerlukan waktu selama empat tahun untuk menyelesaikan jalur sepanjang 58.506 m.

Begitu jalur ini dibuka untuk angkutan barang hasil perkebunan dan pertanian yang dihasilkan dari daerah sekitar *Afdeling Buitenzorg*, maka jumlah produksi perkebunan meningkat. Hal ini tentu berdampak pada peningkatan

---

<sup>1</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm. 12-18.

<sup>2</sup> Rustian Kamaludin, *op.cit.*

*volume* komoditas barang ekspor. Seiring dengan berkembangnya waktu ternyata kapasitas yang dimiliki oleh Pelabuhan Pasar Ikan guna mengirim komoditas pertanian dan perkebunan untuk di ekspor sudah tidak memadai. Hal ini tentu mendapat perhatian khusus oleh pemerintah kolonial guna membangun sebuah pelabuhan yang dapat mengangkut komoditas ekspor dalam jumlah yang relatif besar. Akhirnya daerah *Tandjoeng Prioek* dibuat perencanaannya menjadi sebuah pelabuhan baru guna melengkapi pelabuhan yang sudah ada yaitu Pasar Ikan.

Tidak hanya itu, Dinas Pelabuhan *Tandjoeng Prioek*, membangun jaringan kereta api yang menghubungkan antara Pasar Ikan dengan *Tandjoeng Prioek*. Maksud dibangunnya jaringan kereta api ini adalah sebagai sarana pengangkutan barang barang dan bahan bahan bangunan, seperti pasir, batu batuan, semen dan sebagainya. Dengan berkembangnya sistem jaringan kereta api ini maka dimulailah pembangunan Pelabuhan *Tandjoeng Prioek* tahun 1877.<sup>3</sup>

Konsesi pemasangan jalan rel dan pengoperasiannya alat angkut kereta api *Batavia-Buitenzorg* diperoleh NISM berdasarkan surat keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda (*Gouvernement* atau GB) nomor 1 tanggal 27 Maret 1864 dan nomor 1 tanggal 19 Juni 1865 serta surat keputusan Raja Belanda (*Koninklijk Beesluit*) tanggal 22 Juli 1868.<sup>4</sup> Konsesi ini diberikan kerana beberapa sebab diantaranya : mempunyai nilai ekonomi yang cukup tinggi sebab bertalian dengan pengangkutan hasil produksi tanaman ekspor dari daerah *Afdeling Buitenzorg* serta Priangan, seperti kopi, teh dan kina. Selain itu jalur ini penting

---

<sup>3</sup> S.Z., Hadisutjipto, *Sekitar 200 Tahun Sejarah Jakarta 1750-1945* (Jakarta: Dinas Museum dan Sejarah, 1979), hlm. 60.

<sup>4</sup> *Besluit, 22 Juli 1868 Nomor 1., Koleksi Algemeen Secretarie. ARNAS.*

untuk ditinjau dari sudut politik dan komunikasi pemerintahan, sebab *Buitenzorg* menjadi tempat kedudukan Gubernur Jenderal dan pusat administratif pemerintahan. Begitu pentingnya kedudukan, hingga pinjaman modal yang diberikan untuk jangka waktu 99 tahun.

Dalam pelaksanaan pembangunan jalan rel *Batavia-Buitenzorg* dilakukan pembagian kelompok kerja atas tiga bagian, yaitu bagian *Batavia* sekitar 9.270 m, bagian *Meester Cornelis* sepanjang 20.892 m, dan ketiga adalah bagian *Buitenzorg* sepanjang 28.344 m. Pengerjaan dilakukan secara serempak di semua bagian. Kemudian dalam penggarapannya, muncul berbagai kesulitan yang mendera seperti faktor kesulitan itu antara lain masalah keuangan, faktor pembebasan tanah yang agak sulit, tenaga kerja yang kasar dan lain lain.

Gelombang pertama pengerjaan berlangsung dari tanggal 15 Oktober 1869 sampai bulan Februari 1870. Selama itu selesai dikerjakan jalan rel sepanjang 7.590 m untuk bagian *Batavia*, sepanjang 13.087 m untuk bagian *Meester Cornelis*, dan selesai dikerjakan sepanjang 39.397 m, sedang dikerjakan 4.592 m, dan belum dikerjakan sepanjang 14.157 m.<sup>5</sup>

Gelombang kedua berlangsung dari bulan Juni 1870 sampai bulan Juni 1871. Sampai Juni 1871 telah diselesaikan pembuatan jalan rel sepanjang 9.270 m di bagian *Buitenzorg*. Gelombang ketiga berlangsung dari bulan Juni 1871 sampai Januari 1873 yang dapat menyelesaikan seluruh pekerjaan pembangunan jalan rel itu sehingga dapat dilalui oleh kereta api.

---

<sup>5</sup> *Verslag van den Read van Beheer der NISM 1870-1871, 1871: 26-27.*

Karena pembuatan jalan rel *Batavia-Buitenzorg* itu berlangsung secara bergelombang, maka pengoperasiannya pun diberlakukan secara bergelombang pula. Pada Bulan September 1871 mulai dioperasikan kereta api pada bagian *Batavia*, sejak Stasiun Pasar Ikan sampai Stasiun Gambir (*Koningsplein*) sejauh 9.270 m. Pada tanggal 16 Juni 1872 jalur *Koningsplein-Meester Cornelis* selesai dibangun jalan relnya dan diresmikan pemakaiannya untuk umum. Baru tanggal 31 Januari 1873 diresmikan pemakaian untuk umum jalur *Meester Cornelis-Buitenzorg*, dan sejak itu jalur *Batavia-Buitenzorg* telah beroperasi dan berlaku untuk umum. Di sepanjang jalan rel jalur *Batavia-Buitenzorg* yang letaknya 58,6 km itu terdapat 15 stasiun, dimulai dari Stasiun Pasar Ikan, melalui stasiun stasiun seperti : *Batavia Kota*, Sawah Besar, Pintu Air (*Noordwijk*), *Weltevreden*, Pegangsaan, *Meester Cornelis*, Pasar Minggu, Lenteng Agung, Pondok Cina, Depok, Citayam, Bojong Gedeh, Cilebut, dan berakhir di *Buitenzorg*.<sup>6</sup>

Pembangunan jal rel *Batavia-Buitenzorg* menghabiskan biaya senilai F. 3.193.700,00 atau F. 43.600,00 per km untuk pembuatan jalan rel F. 5.000,00 per km untuk peralatan. Adapun anggaran yang direncanakan mula mula berjumlah F. 4.000.000,00 atau sebesar F. 68.259,39 per km, tetapi kemudian diubah karena penggunaan jalan rel yang lebarnya 1.067 mm menjadi berjumlah F. 3.311.250,00 atau F. 56.505,97 per km. Jadi, terjadi penghematan sebesar F. 806.300,00 (lihat tabel 2).<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> *Ibid.*, 1873-1874, 1874: 32-33.

<sup>7</sup> *Ibid.*

Tabel 2.  
Keuntungan NISM tahun 1874-1899.

Tahun	Penerimaan (F)	Pengeluaran (F)	Keuntungan (F)	Deviden (%)
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 : *Verslag van NISM 1889-1900, 1900.*

## B. Pengambilalihan Jalur *Batavia-Buitenzorg* oleh SS dari NISM

Konsesi awal yang diberikan pemerintah kolonial kepada perusahaan kereta api swasta NISM dalam membangun lajur (*lijn*) ternyata berhasil. Kemudian dalam perkembangannya pemerintah kolonial secara terus menerus melakukan ekspedisi dengan membebaskan lahan guna membangun jalan kereta api yang lebih luas hingga menghubungkan wilayah Bandung dan Priangan. Melalui *NHM* (*Nederlandsch Handel Maatschapij*) pemerintah kembali membuat jalur *Batavia* hingga *Bekasi* berdasarkan surat keputusan 19 Februari 1884 nomor 1.<sup>8</sup> *NHM* kemudian menyerahkan konsesi pengerjaan kepada *Bataaviaasche Ooster*

<sup>8</sup> *Besluit, 19 Februari 1884 Nomor 1., Koleksi Algemeen Secretarie. ARNAS. Jakarta. Lihat pula Diesnt der StaatsSpoorwegen No. 226. Buitenzorg, den 28 Januari 1884. Bijlagen 2, Aan Zijne Excellentie den Gouverneur –General van Nederlandsch-Indie, dalam lampiran Besluit tersebut.*

*Spoorweg Maatschappij (BOSM)*.<sup>9</sup> Tidak berhenti sampai disana, dengan melihat dari segi ekonomis maka *BOSM*, kemudian menyodorkan sebuah permintaan kepada pemerintah kolonial untuk memanjangkan rel hingga *Krawang*.

Permohonan *BOSM* untuk memanjangkan rel hingga *Krawang* dikabulkan oleh pemerintah. Melalui surat keputusan pemerintah No 19 tanggal 10 Desember 1895<sup>10</sup>, jalur *Bekasi* sampai *Krawang* dibangun dengan jaminan modal F.5000,00 untuk jarak 5 km.<sup>11</sup> Dengan demikian jalur *Batavia-Krawang* dimiliki oleh *BOSM*.

Lajur antara *Batavia* hingga *Krawang* kemudian dibeli oleh pemerintah pada bulan Mei 1898 seharga F. 5 Juta dengan panjang jalur 64 km.<sup>12</sup> Pembelian lajur ini ditujukan bagi kepentingan pemerintah guna memiliki lajur kereta api sepenuhnya yang dapat menghubungkan jalur *Batavia-Bandoeng*. Akan tetapi hal itu belum terbukti karena jalur *Batavia-Buitenzorg* masih dimiliki oleh *NISM*. Melalui perdebatan yang alot akhirnya jalur *Batavia-Buitenzorg* dapat dibeli oleh pemerintah baru pada tahun 1911. Pembelian ini dapat terlaksana karena *NISM* merasa merugi diakibatkan pembangunan jalur *Batavia-Krawang* yang menghubungkan *Bandoeng* yang dianggap lebih singkat dan lebih pendek perjalanan daripada harus melewati jalur *Batavia-Buitenzorg*.

Meskipun banyak pengeluaran yang dilakukan oleh *NISM*, tetapi jalur yang dibuat atas restu dari P. Myers ini kemudian tetap *survive* hingga menjadi jalur

---

<sup>9</sup> Reitsma, S.A., *op.cit.*

<sup>10</sup> *Besluit 10 Desember 1895, Koleksi Algemeen Secretarie, ARNAS, Jakarta.*

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> *Dienst der Staatsspoorwegen en tremwegen Mededelingen Administratieve Dienst Generaal Kantoor. No . 1 Indische Spoorwe Politiek Deel le De Tarieven der SS en trem op Java van 1878 en met 1910 Door S.A. Reitsma. Hoodambienaar ter beschikking SS en Trem (Weltevreden : H. Brecht, 1920), hlm. 103.*

elektrifikasi. Perubahan yang terlihat sangat nyata di tahun 1925, tidak merubah struktur dan pola pada rel yang telah dibangun. Tetapi hanya ditambahkan tiang pancang arus listrik searah 1500 v yang berdiri tegak mulai dari *Batavia* hingga *Buitenzorg*.

### **C. Kebijakan Elektrifikasi Kereta Api oleh *Staatsspoorwegen***

Kereta api kurun waktu 1870 an hingga 1920 dijalankan dengan lokomotif uap. Bahan bakarnya untuk sebagian besar berupa batu bara, yang didatangkan dari Ombilin di Sumatra Barat dengan kapal laut. Urusan penyediaan batu bara ini merupakan suatu titik lemah bagi kehidupan kereta api. Dalam keadaan perang tidaklah sukar bagi musuh untuk memotong jalur pelayaran kapal kapal pengangkut batu bara yang akan mengakibatkan terhentinya suplai bahan bakar kereta api dan melumpuhkan untuk sebagian besar sistem transportasi. Selain itu, perang dunia pertama memberikan pengalaman cukup pahit kepada usaha perkeretaapian. Akibat perang, harga batu bara meningkat sampai tiga atau empat kali lipat dan bertahan hingga bertahun-tahun.

Beberapa penjelasan yang telah diungkap itu mendorong diadakannya usaha untuk mengelektifikasi jaringan jalan rel, terutama yang ada di Pulau Jawa. Dengan mengelektifikasi jalan rel, negara tidak akan lagi terlalu bergantung kepada batu bara, lagi pula banyaknya tenaga yang diperlukan di pusat tenaga listrik berkurang dari banyaknya tenaga yang dibutuhkan di tambang batu bara.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992* (Bandung: Intergrafika, 1992), hlm. 35.

Rencana pemerintah kolonial Belanda untuk mengelektifikasi jalur Jawa dibawah *Staatsspoorwegen* sudah dibicarakan jauh jauh hari. Hal ini karena dipengaruhi oleh suksesnya elektrifikasi kereta api yang berada di daratan Eropa dan Amerika Utara. Elektrifikasi mendapatkan hasil yang baik di Belanda yaitu Provinsi Rotterdam dekat dengan Gravenhage tahun 1910, yang dipelopori oleh ir. van Stipriaan Luiscius. Atas inisiatif dari pemerintah Belanda, akhirnya *Staatsspoorwegen* memutuskan ir. Damme untuk mengadakan studi tentang jalur elektrifikasi di negara Inggris, Prancis dan lain-lain. Kebijakan tersebut memberikan manfaat kepada *Staatsspoorwegen* karena dengan penyelidikan tempat tersebut yang dilakukan oleh ir. Damme, diperoleh laporan bahwa jalur elektrifikasi di Jawa sangat mungkin untuk dilakukan.

Tetapi rencana untuk mengelektifikasi jalur Jawa dengan segera terhambat oleh masalah perizinan. Menurut para teknik kereta api yang berdinasi pada tahun 1910 menyatakan bahwa pengangkutan penumpang dan barang dengan menggunakan kereta uap harus tetap dipertahankan. Sangat sulit memang jika *Staatsspoorwegen* harus mengelektifikasi jalur Jawa terlebih lagi terjadi silang pendapat : ada yang ingin mempertahankan kereta uap dan ada yang ingin agar kereta uap diganti dengan kereta lain yang cepat sampai tujuan pemberhentian.

Persaingan dengan Tram listrik membuat kereta uap mulai tersingkirkan dan pengguna *spesial* yaitu golongan atas menuntut sebuah kenyamanan tanpa gangguan asap dan suara keras yang dihasilkan oleh kereta uap. Pertentangan demi pertentangan muncul di berbagai kalangan pada saat itu. Pertantangan

lainnya muncul mengenai biaya dengan pelaksanaan elektrifikasi menjadi berita yang hangat pada kurun waktu 1911. Akhirnya dengan pertimbangan yang matang *Staatsspoorwegen* dan pemerintah Belanda mendirikan Badan Keuangan Elektrifikasi Kereta Api Hindia (*Indische Finance de Electrificatie van de Spoorwegen*) tahun 1911. Rencana elektrifikasi ditunda sampai waktu yang akan datang.

Penelitian lanjutan kembali dilakukan oleh pihak *Staatsspoorwegen* dengan mengirimkan berbagai teknisi untuk melakukan penelitian kembali di daerah *Chicago* sampai *Milwaukee*. Ternyata *Staatsspoorwegen* memperoleh laporan yang sangat menguntungkan dan dilaporkan bahwa elektrifikasi jalur kereta api di daerah pegunungan sangat mungkin untuk dilakukan apalagi diketahui bahwa pembangunan tiang pancang listrik di daerah pegunungan sangat mungkin dilakukan. Selain itu ternyata didapat data bahwa elektrifikasi di daerah terpencil akan menguntungkan daerah tersebut dalam segi ekonomi.

Perang Dunia I meluluhlantakkan dunia pada saat itu dan hal ini berpengaruh pada Pulau Jawa yang dikolonialisasi oleh Belanda. Harga batubara mulai tinggi dengan koefisien harga antara 3 sampai 4 kali lipat. Harga tersebut bertahan sangat lama dan sulit untuk turun. Selain itu menjelang proyek elektrifikasi dimulai, *Staatsspoorwegen* mengalami sebuah masalah dalam mencari tenaga kerja (*arbeidsmoeilijkheden*). Tenaga kerja sulit dicari karena banyak penduduk yang tidak mau bekerja sebagai kuli dan mereka lebih mengidolakan profesi sebagai penambang batubara. Menarik untuk dibahas, karena terdapat batubara yang tidak habis-habis untuk dieksploitasi yang diberi

nama batubara putih. Harga batubara putih pun cukup mahal untuk dijual yang sangat menguntungkan mereka dalam segi ekonomi. Tetapi perubahan itu arus dilaksanakan, kereta tidak boleh bergantung akan batubara karena batubara akan habis dan keberlanjutan energi pun akan tidak ada. Elektrifikasi kereta api merupakan kemajuan di tanah jajahan dan listrik sebagai sumber bahan bakar yang murah dan ekonomis.<sup>14</sup>

Rencana untuk elektrifikasi mulai dicetuskan tahun 1915 dan mulai dikerjakan untuk membuat dan membuka pusat pembangkit air tenaga listrik (*waterkracht-bureau*). Untuk itu diutus seorang tokoh bernama ir. P.A Roelofsen yang memberikan banyak konsep dan prinsip apa yang telah ia temukan mengenai pembangkit listrik tenaga air dan dikerjakan oleh para pekerja. Sejak saat itu elektrifikasi yang dicetuskan oleh *Staatsspoorwegen* di Jawa tidak dapat dipisahkan dengan pembangunan pusat pembangkit listrik (*waterkrachtcentrales*). Pertimbangan demi pertimbangan kembali berdatangan, *Staatsspoorwegen* harus kembali menegaskan, apakah benar elektrifikasi di Jawa akan menguntungkan atau merugikan ? Menguntungkan atau merugikan menjadi jaminan *Staatsspoorwegen* untuk terus membangun proyek elektrifikasi. Kedua hal tersebut menjadi pertimbangan bagi terciptanya sebuah proyek yang dinamakan elektrifikasi kereta api. Menurut para ahli, elektrifikasi memberikan rasa nyaman bagi penumpang dan memberikan dampak positif pada aspek ekonomi.

Dalam laporan-Roelofsen, tahun 1916 hingga tahun 1917, sepenuhnya rencana elektrifikasi kereta api akan menghubungkan *Batavia* secara keseluruhan

---

<sup>14</sup> Jan de Bruin, *Het Indische Spoor in Oorlogstijd, de Spoor-en Tramwegmaatschapijen in Nederlands Indies in de Vuurline, 1873-1949* (Nederlands : NVBS Leiden, 1988), hlm. 23-24.

(*Batavia complex*) dengan jalur *Buitenzorg*, dan jika memungkinkan akan diteruskan elektrifikasi hingga jalur *Sukabumi*.<sup>15</sup> Menurut rencana, elektrifikasi juga akan dilaksanakan pada jalur yang menuju *Tjikampek*. Berjalan bersama dengan elektrifikasi di daerah Batavia, pengerjaan pembangunan bangunan (*gebouwd*) pembangkit air tenaga listrik berupa transmisi tegangan listrik juga terus diselesaikan sampai ke *Tandjoeng Priok*.<sup>16</sup>

Rencana ini sangat masuk akal dan menguntungkan dalam aspek ekonomi, sampai semua kebijakan yang berhubungan dengan elektrifikasi harus berurusan dengan pemerintah Belanda. Berita hangat ini didengar didalam negeri hingga sampai keluar negeri sebagai perubahan menjadikan tempat jajahan pemerintah Hindia Belanda kearah yang lebih baik. Berita tersebut juga sampai ke Menteri Parlemen di Belanda. Tahun 1918<sup>17</sup> kebijakan tersebut berhasil direstui oleh sidang Parlemen di Belanda tetapi proyek belum dijalankan dan tahun 1919, *Staatsspoorwegen* mulai menggarap pembangkit listrik tenaga air.

Tahun 1920, pembangunan bendungan air dicicil dan menjadi sebuah kemajuan oleh *Staatsspoorwegen* dengan pekerjanya. Dan akhir tahun 1920, *Staatsspoorwegen* menunjuk seorang insinyur yaitu Dr. ir. G. de Gelder dari Belanda untuk mempersiapkan dan memimpin serta mengepalai pekerja pada proyek elektrifikasi. Tahun 1921, semua peralatan dan perlengkapan telah disediakan dan siap untuk dimulai proyek pengerjaan elektrifikasi

---

<sup>15</sup> S.A, Reitsma, *Gedenkboek der Staatsspoorwegen en Tramwegen in Nederlandsch-Indie, 1875-1925* (Weltevreden : Topografische Inrichting, 1925), hal.159.

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> *Staatsblaad van NI 1918, Departement van Gouvernements Bedrijven, onderafdeling, No. 807.*

Pembangkit listrik tenaga air Oebroeg (*Oebroeg-rsp*) dengan pusat Kratjak (*Kratjak-centrale*), dibangkitkan dari sungai Tjitjatih dan Tjianten. Aliran listrik membangkitkan arus bolak balik (*draaistroom*) 70.000 volt dan aliran ini menyalurkan ke stasiun bawah (*onderstasiun*) *Staatsspoorwegen* ke *Buitenzorg*, *Depok*, *Meester Cornelis* dan *Antcol*.

Tahun 1921, perencanaan telah dimulai dan dilaksanakan pelaksanaannya dari mulai elektrifikasi jalur dan pembuatan tenaga listrik air secara bertahap namun ketika pembangunan sedang berlangsung terjadi peristiwa *malaise*.<sup>18</sup> Hal ini membuat pemerintah pusat Parlemen Belanda tidak bisa menyediakan modal yang cukup besar dan mengumumkan sebuah kebijakan bahwa pembangunan akan tetap dilanjutkan tetapi dalam waktu perlahan-lahan. Pembangunan jalur elektrifikasi dan tenaga air pembangkit listrik terkena dampak *malaise*. Bangunan *Kratjak-centrale* berhenti pada waktu tertentu dan elektrifikasi kereta api hanya bisa menghubungkan lingkaran *Batavia*, kemudian jalur *Meester Cornelis-Pasar Senen-Prioek* (melewati stasiun *Tandjoeng Prioek*, *Antcol*, *Kemajoran*, *Pasar Senen*, *Meester Cornelis*), *Prioek-Batavia* (melewati stasiun *Tandjoeng Prioek*, *Antcol*, *Kp. Bandan*, dan *Batavia*), *Batavia-Pasar Senen*, dan *Batavia-Weltevreden-Manggarai-Meester Cornelis* (melewati stasiun *Batavia*, *Sawah Besar*, *Noordwijk*, *Weltevreden*, *Salemba*, *Kramat*, *Pegangsaan*, *Manggarai*, dan *Meester Cornelis*). Elektrifikasi jalur menuju *Buitenzorg* diteruskan

---

<sup>18</sup> Keadaan seperti digambarkan di atas secara mendadak berubah karena Hindia Belanda terseret ke dalam krisis ekonomi yang merajalela di seluruh dunia. Sebagai negeri yang banyak mengeksport Hindia Belanda sangat terpukul, lebih-lebih karena selama beberapa tahun tidak mau melepaskan standar emasnya. Perusahaan-perusahaan besar terkena, dengan akibat bahwa penurunan upah dan pemecatan secara besar-besaran membawa penderitaan berat untuk rakyat. Pemerintahan Hindia Belanda juga mengadakan penghematan, lihat Nugroho Notosusanto, Marwati Djoened, *Sejarah Nasional Indonesia V* (Jakarta : Balai Pustaka, 1990), hlm. 84-86.

pembangunannya pada saat itu dengan perlahan-lahan saat dikerjakan. Tahun 1923-1924, perkembangan pembangunan elektrifikasi sudah mulai terlihat menuju pembangunan tingkat akhir.

Pada bulan Januari 1925 akhirnya proyek elektrifikasi kereta api selesai. Sebuah kereta api listrik siap datang pada jalur *Meester Cornelis-Tandjoeng Prioeck* pada jalur elektrifikasi tunggal (*engkelspoor*) sepanjang 67,7 KM. Kemudian dilanjutkan dengan menghubungkan semua jalur elektrifikasi lingkaran *Batavia* sepanjang 120 KM hingga *Buitenzorg* (Melewati stasiun *Meester Cornelis, Manggarai, Pasar Minggu, Lenteng Agung, Pondok Cina, Depok, Citayam, Bojong Gedeh, Tjilebut dan Buitenzorg*).

Lalu lintas dalam kota *Batavia* sudah semakin lengkap dengan adanya kereta api listrik, sebelumnya *Batavia* juga sudah terdapat tram listrik. Di simpang lalu lintas, pagi-pagi buta para kuli sudah mulai kembali bekerja untuk menyempurnakan jalur *Batavia-Buitenzorg* dan baru pulang sore hari. *Staatsspoorwegen* menunjuk jalur *Stasiun Batavia* menuju *Weltevreden* guna menghubungkan *Batavia-Buitenzorg*. Akhirnya untuk lintas *Batavia-Buitenzorg* berhasil diselesaikan pada tanggal 1 Mei 1930. Berikut ini adalah peta elektrifikasi yang menghubungkan *Batavia-Buitenzorg* !

Gb. 4. Peta Elektrifikasi Kereta Api Batavia-Buitenzorg.



Sumber: S.A, Reitsma, *Gedenkboek der Staatsspoorwegen en Tramwegen in Nederlandsch-Indie, 1875-1925, 1925*

## **D. Teknologi Kereta Api Listrik**

### **1. Lokomotif listrik ESS/WH (Bon-Bon)**

Pengoperasian lokomotif listrik di Indonesia telah dimulai tahun 1925, sejak pengembangan jalur kereta api listrik di lingkaran *Batavia* oleh pemerintah Hindia Belanda. Pada masa itu, jaringan kereta api listrik di *Batavia* dan sekitarnya dioperasikan dengan *Electrische Staatsspoorwegen (ESS)* yang merupakan bagian dari *Staatsspoorwegen (SS)* yang mengelola kereta api listrik di *Batavia* dan memiliki beberapa armada kereta dengan berbagai tipe lokomotif listrik.

Pada masa itu, kereta api listrik telah menjadi andalan para penumpang untuk bepergian dari rumah mereka di daerah-daerah pemukiman, seperti daerah *Weltevreden* hingga *Koningsplein* ke tempat-tempat kerja mereka di wilayah *Stadhuis*. Pada perkembangannya jalur elektrifikasi dikembangkan hingga *Buitenzorg*. Dalam perkembangannya hubungan ke dua kota ini menjadi sangat mudah dan sangat cepat dengan adanya elektrifikasi kereta api.

Untuk melayani jalur elektrifikasi *Batavia-Buitenzorg*, pemerintah Hindia-Belanda yang diwakili oleh *Staatsspoorwegen* membeli beberapa jenis lokomotif listrik untuk menarik rangkaian kereta api. Salah satunya adalah lokomotif listrik ESS seri 3200 dengan nomor seri 3201-3206 yang dibuat oleh *Werkspoor-Heemaf*, Belanda. Lokomotif ini mulai berdinasi tahun 1925. Untuk lebih jelasnya lihat gambar 5.

Gb. 5. Lokomotif Listrik ESS 3201.



Sumber : [www.Google.com](http://www.Google.com), 2008.

Lokomotif yang biasa masyarakat sebut Bon-Bon ini karena suara yang dihasilkan oleh klakson lokomotif ini berbunyi bon-bon. Selain itu nama Bon-Bon dihasilkan dari struktur roda penggerak yang berangkai BB atau dinotasikan menjadi AA + AA. Kecepatan maksimum lokomotif ini lebih rendah dibandingkan dengan lokomotif lain yang dibuat untuk negara negara Eropa. Oleh karena itu lokomotif jenis ESS 3201-3206 lebih banyak digunakan untuk menarik penumpang yang berhenti di banyak stasiun yang menghubungkan *Batavia-Buitenzorg*, atau biasa disebut dengan “*kereta langsam*”.<sup>19</sup>

Lokomotif listrik yang dikembangkan pada jalur Batavia-Buitenzorg dikembangkan oleh Werner van Siemens adalah motor listrik arus searah (DC) (lihat spesifikasi lebih lengkap lokomotif *ESS*). Energi listrik dialirkan melalui kawat dari sumber stasioner. Karena motor penggerak menggunakan arus searah

---

<sup>19</sup> *Electrische Locomotieven voor de Staatsspoorwegen op Java No. 3201-3202* (Amsterdam: Werkspoor, 1923), hlm. 1.

maka permulaan energi listrik yang dialirkan melalui kabel-kabel adalah arus searah bertegangan 1500 volt

Mengingat biaya investasi *Staatsspoorwegen* yang sangat besar dalam membuat jalur elektrifikasi ini, penggunaan lokomotif listrik menguntungkan dibandingkan dengan penggunaan lokomotif uap ataupun lainnya. Lokomotif listrik mengambil arus listrik dari jaringan aliran atas dengan menggunakan pantograf. Selain menggerakkan motor listrik, arus listrik yang melalui pantograf juga digunakan untuk memenuhi kebutuhan listrik seluruh kereta dalam rangkaian yang ditarik.

<b>Spesifikasi Teknis lokomotif Listrik ESS 3201</b>		
1	Tipe lokomotif	Universal (Penumpang dan Barang)
2	Panjang	15050 mm
3	Berat	75000 kg
4	<b>Motor Penggerak</b>	4 x buatan Heemaf (lisensi Westinghouse)
5	Tenaga	1200 PK (Parde Kracht)
6	Diameter Roda Penggerak	1350 mm
7	Diameter Roda Penghantar	825 mm
8	<b>Kecepatan Maksimum</b>	75 Km/Jam
9	Desain Teknis	Werkspoor (lisensi Baldwin)
10	Desain Mekanis	Werkspoor (lisensi Baldwin)
11	Desain Peralatan Elektrik	Heemaf (lisensi Westinghouse)
12	Nomor Operasional	3201-3206, kemudian dirubah 201-206
13	<b>Mulai Dinas</b>	1925

Sumber : *Electrische Locomotieven voor de Staats Spoorwegen op Java, 1925.*

## 2. Lebar sepur (*spoorwijdte*)

Yang dimaksud dengan lebar sepur adalah jarak antara kedua sisi sebelah dalam dari kepala rel. Di lingkungan internasional lebar sepur dibedakan menjadi 3 macam yaitu : *bredspoor* yaitu lebar sepur besar yang ukurannya 1435 mm, *normaalspoor* yang ukurannya 1067 mm, dan *smalspoor* yang ukurannya 750-600 mm.<sup>20</sup>

Lebar sepur yang digunakan pada elektrifikasi kereta api *jalur Batavia-Buitenzorg* adalah lebar sepur ukuran normal yaitu 1067 mm. Lebar sepur 1067 mm disebut juga dengan sebutan *Kaapsspoor*, karena jalan rel yang berukuran demikian untuk pertama kali dipasang di Propinsi Kaaps, di Afrika Selatan. Rel ini dianggap cocok karena struktur anatomi tanah yang rata dan kecepatan lokomotif yang relatif sedang. Gambar 6 memperlihatkan lebar sepur 1067 mm.

Gb. 6. Lebar Sepur 1067 mm (*normaalspoor*).



Sumber: Koleksi Foto Wiji Nurhayat, 2011.

---

<sup>20</sup> J.J.G Oegama, *De Stoomtractie Op Java En Sumatra* (Deventer-Antwerpen: Kluwer Technische Boeken, 1982), hlm. 28.

### 3. Sistem Pengereman (Rem Udara Tekan *Westinghouse*)

Prinsip pengereman pada alat yang dibuat oleh *Westinghouse* adalah memasukan tekanan udara hingga 5 atsmorfer pada pipa utama.<sup>21</sup> Silinder pengereman diisi dengan tekanan udara mencapai 5 atmosfer dari pipa utama. Pada saat dilakukan pengereman, tekanan udara pada pipa utama dikosongkan sehingga tekanannya menjadi sama dengan tekanan udara luar. Pada sistem *Westinghouse* karena perbedaan tekan mencapai 5 atmosfer maka gaya pengereman bisa dibuat bertahap. Keunggulan rem udara tekan juga nampak pada pemenuhan akan tuntutan syarat "*fail save*". Jika terjadi rangkaian putus dalam perjalanan maka tekanan udara pada pipa utama akan sama dengan tekanan udara luar. Artinya dengan seketika semua kereta, gerbong pada rangkaian tersebut akan berhenti.

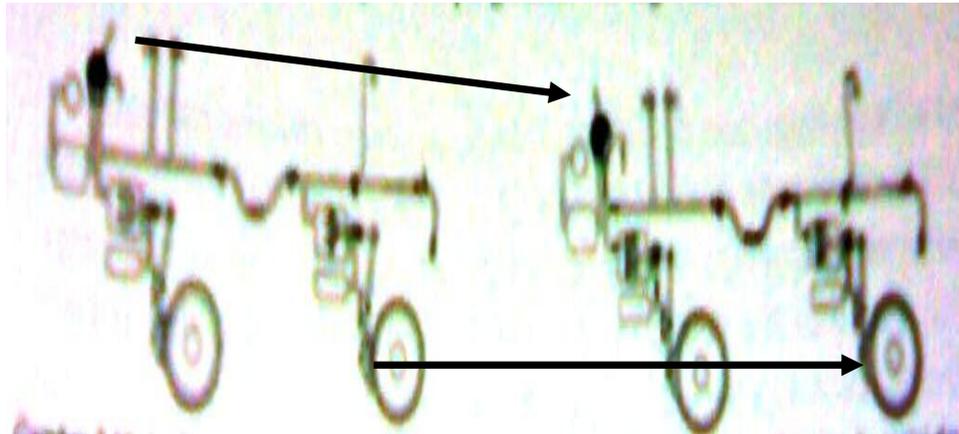
Keunggulan lain dari rem udara tekan terletak pada mekanisme rem bahaya, di setiap kereta disediakan rem bahaya. Prinsip rem bahaya pada sistem rem udara tekan sederhana, yaitu memasang kran pada percabangan saluran utama. Jika tuas rem bahaya ditarik maka pipa utama menjadi bocor dan tekanan udara pada pipa utama dalam waktu singkat akan sama dengan tekanan udara luar dan rangkaian kereta api akan segera berhenti. Pada rem udara tekan secara prinsip dengan dilepas dari rangkaian maka terjadi pengereman, karena tekanan udara pada saluran utama menjadi sama dengan tekanan udara luar, tetapi tekanan udara pada silinder rem akan berkurang dengan berjalannya waktu karena tidak

---

<sup>21</sup> Darmawan, *Teknologi Jalan Rel* (Bandung: ITB, 2001), hlm. 63-64.

bisa sama dengan tekanan udara luar maka tidak ada lagi gaya pengereman. Untuk lebih jelas cara kerja lihat gambar 7.

Gb. 7. Sistem Pengereman (Rem Udara Tekan *Westinghouse*).



Sumber: Buku Darmawan, *Teknologi Jalan Rel*, 2001.

#### 4. Gerbong

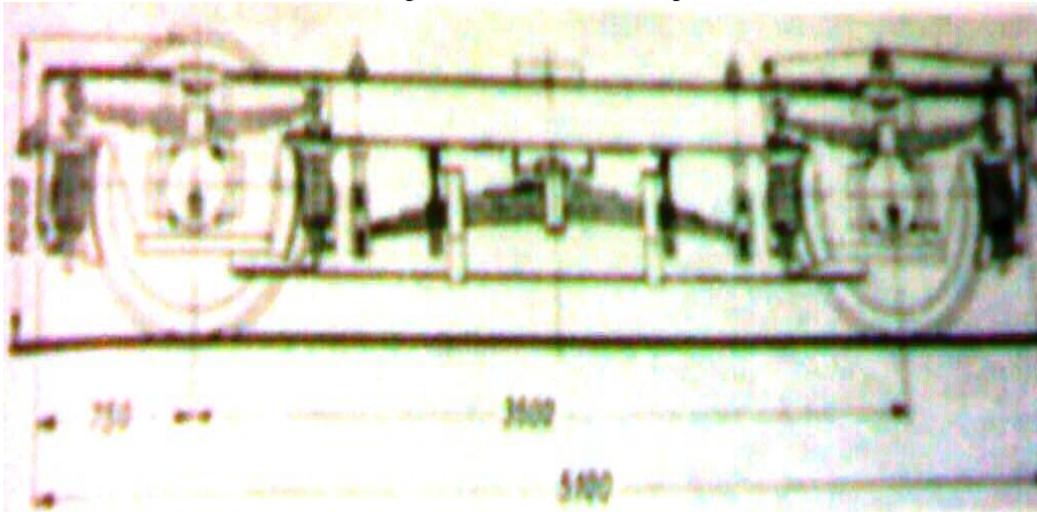
Pada prinsipnya gerbong harus diusahakan bergerak dalam keadaan isi. Segera sampai tujuan muatan harus dibongkar sehingga gerbong siap untuk muatan berikutnya. Yang menjadi perhatian dalam membuat gerbong adalah muatan optimal dan bongkar muat dapat dilakukan dengan cepat. Untuk mendapatkan muatan yang optimal konstruksi gerbong harus dibuat seringan mungkin namun tetap harus menggunakan bahan yang tepat agar biaya investasi tidak menjadi terlalu besar.

Pembuatan gerbong juga harus memperhatikan masalah ekonomi. Artinya gerbong harus dibuat dengan biaya investasi yang terjangkau dan biaya pemeliharaan dan perawatan relatif murah. Gerbong harus mempunyai kapasitas yang memadai dan bisa dimanfaatkan dengan baik. bongkar muat disesuaikan

dengan jenis angkutan. Karena itu untuk gerbong yang bersifat umum perlu ada klasifikasinya. Jika barang yang diangkut khusus dan dalam jumlah banyak secara terus menerus bisa dibuat gerbong khusus yang disesuaikan dengan kebutuhan penanganan tersebut.

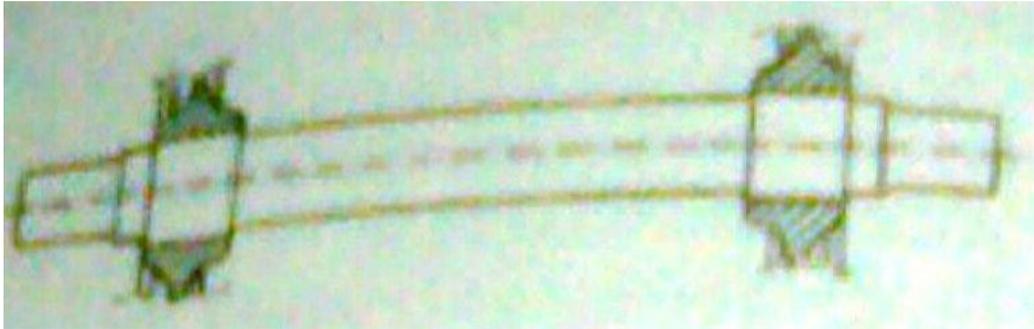
Pada prinsipnya lebih menguntungkan mempunyai gerbong serba guna yang bisa digunakan untuk semua jenis barang dan penumpang. Jenis gerbong yang ditarik oleh lokomotif ESS adalah jenis gerbong yang memiliki fungsi ganda baik untuk penumpang maupun barang. Kapasitas muat gerbong yang dipakai pada gerbong listrik yaitu 45-50 ton dengan menggunakan 2 bogie (lihat gambar 8).<sup>22</sup>

Gb. 8. Bogie dan Gandar Kereta Api Listrik.



Sumber: Buku Darmawan, *Teknologi Jalan Rel*, 2001.

<sup>22</sup> Bogie kereta pertama kali digunakan tahun 1834 oleh perusahaan jalan rel Baltimore and Ohio. Kenyamanan perjalanan kereta dan kecepatan yang bisa ditempuh, banyak tergantung pada jenis dan kualitas bogie. Parameter konstruksi bogie kereta, yang berkembang sejalan dengan kemajuan teknologi, diarahkan pada perbaikan pemegasan, membuat lebih ringan, kemampuan menikung yang lebih baik dan menghilangkan bagian yang bergesekan.



## 5. Sistem Persinyalan

Sinyal berasal dari bahasa latin “signum” yang artinya tanda.<sup>23</sup> Sinyal digunakan kereta api sebagai satu kesatuan peralatan rambu rambu lalu lintas. Persinyalan adalah seperangkat fasilitas yang berfungsi untuk memberikan isyarat berupa bentuk, warna atau cahaya yang ditempatkan pada suatu tempat tertentu dan memberikan isyarat dengan arti tertentu untuk mengatur dan mengontrol pengoperasian kereta api.

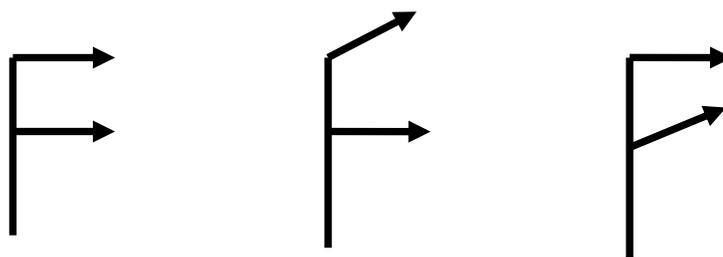
Sinyal sebagai alat penjaga keselamatan perjalanan kereta api harus memenuhi tugasnya yaitu menjaga jarak antar kereta api atau menjaga petak jalan agar hanya ada maksimal satu kereta api dalam satu petak jalan, dan mengendalikan pergerakan kereta api di stasiun. Sinyal untuk pengendalian pergerakan kereta api di stasiun perlu dibedakan antara sinyal masuk, sinyal keluar dan sinyal langsir. Sinyal lengan digunakan pada tahun 1915 berdasarkan pemikiran dan konsep teknologi perjalanan kereta api pada saat itu. Sinyal yang digunakan untuk jurusan Batavia-Buitenzorg ini adalah sinyal buatan *Halske & Siemens* tahun 1915. Sinyal terdiridari dua atau lebih tiang tanda, dimana di dua belah tiang terdapat lengan yang horizontal menonjol keluar.

---

<sup>23</sup> S.A, Reitsma, *Gedenkboek der Staatsspoorwegen en Tramwegen in Nederlandsch-Indie, 1875-1925* (Weltevreden : Topografische Inrichting, 1925), hal.127.

Sinyal dengan dua lengan adalah sinyal masuk stasiun dikenal sebagai sinyal utama. Aspek berhenti atau berbahaya, dinyatakan dengan kedua lengan mengambil posisi mendatar atau yang disebut dengan semboyan 7. Jika ada kerusakan seperti kawat penarik putus kedudukan sinyal akan kembali ke posisi ini. Aspek masuk stasiun dan berhenti di stasiun atau aman terbatas, dinyatakan dengan menarik lengan yang bawah membentuk sudut  $45^\circ$  ke atas, atau yang disebut dengan semboyan 5. Aspek boleh masuk stasiun dengan jalan terus atau aman, dinyatakan dengan menarik lengan yang atas membentuk sudut  $45^\circ$  ke atas, atau yang disebut dengan semboyan 6.<sup>24</sup> Sinyal-sinyal tersebut digerakkan secara mekanik (manual), digerakkan dengan cara menarik tuas yang nantinya akan menarik kawat-kawat untuk membuat semboyan-semboyan sinyal. Pengoperasian ini dilakukan di ruang kontrol yang berada di stasiun. Berikut gambar 9 yang menjelaskan sinyal *Inrichtingen*.

Gb. 9. *Inrichtingen* sinyal (sinyal manual).



Sumber: Buku Darmawan, *Teknologi Jalan Rel*, 2001.

Keterangan :

Gambar sebelah kiri :Semboyan 7 artinya Aspek berhenti atau berbahaya.

Gambar tengah :Semboyan 5 artinya Aspek masuk stasiun dan berhenti di stasiun.

Gambar Sebelah kanan :Semboyan 6 artinya Aspek boleh masuk stasiun dengan jalan

<sup>24</sup> Darmawan, *op.cit*, hal.88.

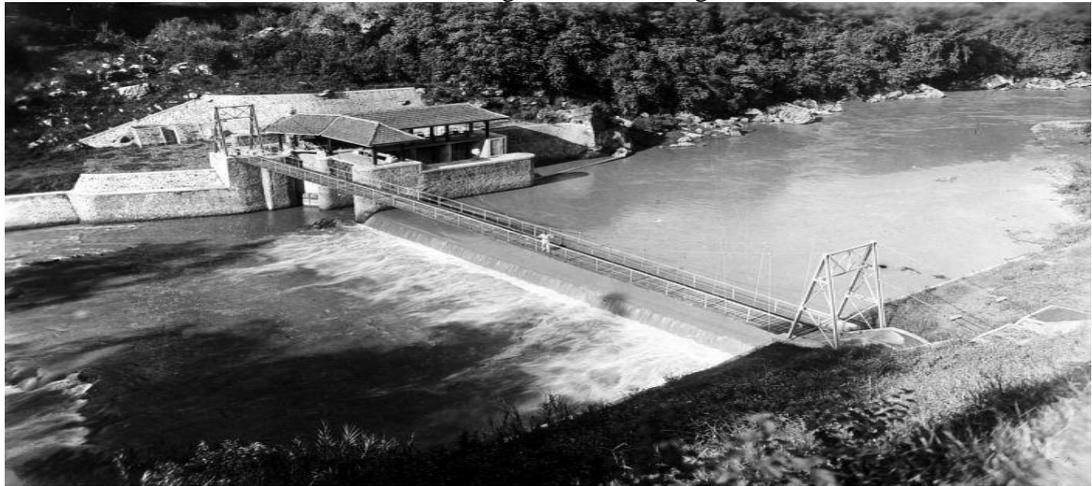
## 6. Pembangkit Tenaga Listrik

Rencana untuk menggunakan lokomotif listrik telah dimulai sejak tahun 1915. Untuk pertama kalinya. Lokomotif listrik membutuhkan sumber tenaga listrik dari pembangkit listrik. Tenaga listrik itu dialirkan melalui kawat aliran atas diatas jalan rel kereta api, kemudian masuk ke lokomotif listrik memutaran motor listriknya. Untuk keperluan itu perlu terlebih dahulu membangun Pusat Tenaga Listrik yang besar.

Pada zaman Hindia Belanda diadakan pembagian kerja dalam pengadaan tenaga listrik untuk keperluan kereta api dalam pengadaan tenaga listrik untuk keperluan air dan kereta api antara Dinas Tenaga Air (*Waterkracht*) dan Listrik dan *Staatsspoorwegen* (SS). Dalam hal ini, dinas Tenaga Listrik Air dan Listrik bertugas membangun pusat tenaga listrik, jalur transmisinya sampai ke stasiun kereta api tempat lokomotif listrik akan dioperasikan. Adapun *Staatsspoorwegen* bertugas mengerjakan yang lainnya seperti saluran kontak dan lain lain seperti instalasi listrik yang dikuasai oleh bagian listrik *Staatsspoorwegen*.

Untuk memenuhi keperluan tenaga listrik kereta api disekitar Batavia dibangun pusat tenaga listrik di Tjitjatih dan Tjiantan yang kemudian hari dinamakan Pusat Listrik Ubrug dan Kracak yang membangkitkan arus listrik putar berkekuatan 70.000 volt (lihat gambar 10). Arus listrik kemudian di salurkan ke stasiun kereta api *Buitenzorg*, *Depok*, *Meester Cornelis* dan *Antcol*. Setibanya di stasiun stasiun tersebut tenaga listrik tersebut diubah menjadi 6.000 volt melalui transformator arus putar. Selanjunya tenaga listrik itu disalurkan ke lokomotif kereta api listrik sebanyak 1500 volt.

Gb. 10. Pembangkit Listrik Oebrog.



Sumber: Koleksi foto Aditya Hatmawan, 2011.

Ketika pembangunan pusat tenaga listrik air pada tahun 1920 hampir selesai, *Staatspoorwegen* siap mulai dengan pengerjaannya untuk keperluan prasarana lokomotif kereta api listrik. Untuk keperluan tersebut *Staatspoorwegen* mendatangkan Dr. Ir. D. De Gelder dari *Nederland* ke *Hindia Belanda*. Ternyata sistem traksi listrik yang dipakai adalah arus searah dengan tegangan 1.500 volt, oleh karena itu, arus putar dari luar dengan tegangan 6.000 volt., melalui penyatuan arah listrik harus diubah menjadi arus searah dengan tegangan 1.500 volt untuk dipakai langsung oleh lokomotif listrik.

Sewaktu rencana *Staatspoorwegen* akan dilaksanakan, dan pekerjaan Pusat Tenaga Listrik Air sebagian besar telah selesai, timbul perubahan besar disebabkan terjadinya peristiwa *malaise* (krisis yang menimpa dunia). Di *Hindia Belanda* keadaan ini pun berpengaruh pula sehingga pemerintahan kerajaan Belanda sulit mengeluarkan modal yang cukup besar. Akibatnya, pelaksanaan rencana ini ditangguhkan.<sup>25</sup> Pembangunan pusat listrik Krajak dihentikan dan

<sup>25</sup> Gani, M, *Kereta Api Indonesia* (Jakarta : Departemen Penerangan RI, 1978), hal. 89.

elektrifikasi kereta api dibatasi hanya meliputi kota *Batavia* saja yaitu *Senen* ke *Weltevreden* dan lintas *Manggarai* sampai *Meester Cornelis*. Pembangunan jaringan listrik kereta api ke *Buitenzorg* ditangguhkan.

Sampai dengan tahun 1928 lokomotif listrik yang aktif sebanyak 13 unit. Tenaga listrik bagi kereta penumpang bermotor listrik berasal dari perusahaan listrik negara *Staatsspoorwegen*. Dari 6.000 volt arus putar menjadi 1.500 volt arus searah (*direct current*). Pusat tenaga listrik dibangun di *Antcol*, *Meester Cornelis*, *Depok*, dan *Kedungbadak (Buitenzorg)* dibangun pusat tenaga listrik untuk dapat menjalankan lokomotif listrik dan kereta api listrik untuk dapat menjalankan lokomotif listrik dan kereta api listrik yang beroperasi di sekitar jalur *Batavia* dan lintas *Manggarai- Buitenzorg*.<sup>26</sup>

1. P.T.L *Antcol* mulai dibangun sejak tahun 1920 dan sempurna selesai 1942. Memiliki 3 buah motor generator listrik merk A.E.G a 2.000 PK. Kemudian diganti karena rusak sebanyak 2 buah Ignition Rectifier G.E sistem "PEMPLESS".
2. P.T.L *Meester Cornelis* sama dengan tahun pembuatan diatas, memiliki 2 buah generator penggerak listrik yaitu merk G.E yang masih baik dan didinaskan a. 2.000 PK.
3. P.T.L *Depok* selesai dibangun tahun 1920. Memiliki 2 buah generator penggerak listrik yaitu Mercury Rectifier B.B.C dalam keadaan baik.
4. P.T.L *Kedungbadak* dibangun pada tahun 1920, memiliki 2 buah generator penggerak listrik yaitu Mercury Rectifier B.B.C dalam keadaan baik.

---

<sup>26</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2* (Bandung: C.V Angkasa, 1995), hal. 186-189.

Untuk instalasi aliran listrik atas (*bovenleidingen*) yang digunakan sebagai hantaran aliran listrik 1.500 volt D.C dari Pusat Tenaga Listrik, dipakai jaringan listrik di sepanjang jalan rel dimana lokomotif listrik maupun kereta api listrik beroperasi. Jalan kereta api listrik mulai dioperasikan untuk pertama kalinya pada tanggal 6 april 1925 kemudian pada tanggal 1 februari 1925 lokomotif listrik dijalankan antara Stasiun *Batavia* sampai *Tandjoeng Prioek*, dan pada tanggal 1 Mei 1925 berikutnya dapat dijalankan pula antara *Batavia* hingga *Kemayoran*. Pada tanggal 1 Mei 1927 bagian jalan jalan yang belum sempurna telah diselesaikan yaitu lintas yang menuju *Meester Cornelis-Manggarai- Weltevreden-Batavia*. Dengan demikian selesailah *RING BAAN* atau *CEINTUUR BAAN*. Pada tanggal 1 Mei 1930 hubungan kereta api listrik *Manggarai-Buitenzorg* secara lengkap telah dapat dioperasikan. Ketika itu jumlah jalan kereta api listrik panjangnya 128 km, diantaranya terdapat 31 km yang jalan relnya kembar atau *dubbelspoor* dan yang lain tunggal atau *engkelspoor*.<sup>27</sup>

## 7. Sistem Kerja Mesin Lokomotif Listrik

Sistem kerja mesin pada lokomotif listrik adalah digerakan dengan 4 motor penggerak Heemaf. Motor penggerak digerakan oleh tenaga listrik searah (*gelijkstroom*) sebesar 1500 volt. Sebelumnya arus listrik tersebut telah dirubah dari arus listrik bolak balik (*draaistroom*) sebesar 6000 volt menjadi arus listrik searah (*gelijkstroom*) sebesar 1500 volt di stasiun bawah (*onderstasiun*). Arus tersebut kemudian dialirkan melalui kabel keras melintang 107 mM, penampang menggantung dari kabel tembaga (*koperen draagkabel*) 150 mM, ketika sampai di

---

<sup>27</sup> Simon. R. Oerip, *Kisah Kereta Api Indonesia : S.S/S.S-V.S/D.K.A-R.I/D.K.A. Jil 1 Cet ke 1* (Bandung : Pengurus Besar Persatuan Buruh Kereta Api, 1953), hal. 76.

stasiun-stasiun kabel digantikan dengan kabel baja (*staal kabel*) 70 mM dan kawat bergantung (*ophangdraad*) sebagai penampang (*doorsnede*) 16 mM. Kemudian lokomotif bergerak dengan 100% tenaga sebesar 2000 PK (*Prade Kracht*). Pengaturan mekanik ruang listrik diatur oleh Generaal Electric Co dan desain ruang *onderstasiun* oleh Allgemeine Electricitats Gesellschaft te Berlijn.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> S.A, Reitsma, *op.cit.*, hlm. 164.

**BAB IV**

**DAMPAK EKONOMI DAN SOSIAL KERETA BON-BON PADA**

**MASYARAKAT BATAVIA-BUITENZORG**

Dibangunnya sarana dan prasarana transportasi kereta api listrik mempunyai pengaruh yang sangat besar terhadap kehidupan sosial-ekonomi masyarakat Batavia-Buitenzorg. Pengaruh ini ternyata terlihat besar terhadap masyarakat yang berada disekitar jalur kereta api listrik. Transportasi kereta api listrik tidak hanya memperpendek tetapi mempercepat jarak tempuh. Dengan demikian mobilitas sosial ekonomi masyarakat juga semakin meningkat. Meningkatnya mobilitas sosial ekonomi membawa pengaruh tersendiri terutama yang memanfaatkan kereta api listrik sebagai alat untuk usaha dan dagang.

Dengan semakin cepat waktu yang diperlukan, maka akan semakin cepat pula peredaran uang yang berada di masyarakat. Cepatnya peredaran uang (moneterisasi) ini sudah tentu mempercepat roda perekonomian masyarakat termasuk usaha jasa. Hal ini membuktikan kepada kita bahwa transportasi disamping meningkatkan taraf hidup masyarakat juga membuka banyak lapangan pekerjaan bagi penduduk. Penduduk dapat bekerja baik dalam sektor formal maupun informal. Mereka dapat bekerja sebagai buruh angkutan, pedagang, tukang karcis, masinis dan lain lain. Meningkatnya perdagangan yang terjadi berarti merupakan tantangan masyarakat untuk meningkatkan produktivitasnya.

Barang dagangan seperti buah buahan dan sayuran yang tidak tahan lama dapat diangkut dengan sangat cepat dengan menggunakan kereta api listrik. Hal ini dipandang masuk akal karena dengan koefisien yang lebih cepat dan jadwal

keberangkatan yang tepat membuat barang yang diangkut cepat sampai tujuan sehingga para pedagang tidak ragu untuk mempergunakan kereta api listrik ini.

Pembangunan kereta api listrik *Batavia-Buitenzorg* memberikan berbagai macam dampak dan perubahan. Dampak dan perubahan yang dihasilkan ada yang bersifat sementara dan permanen. Dampak sementara adalah terbukanya lapangan pekerjaan hingga banyak orang yang terlibat dalam proyek elektrifikasi kereta api. Tidak hanya golongan pribumi yang tergerak untuk menjadi pekerja elektrifikasi, tetapi golongan masyarakat Cina juga terlibat dan menjadi bagian dari proyek elektrifikasi kereta api. Selain itu golongan Eropa menjadi otak dari proyek elektrifikasi kereta api. Ia tidak hanya bertugas sebagai seorang pemimpin dan kepala proyek tetapi bertanggung jawab atas proyek yang ia lakukan kepada pemerintah. Sangat besar pertanggung jawaban seorang Insinyur (golongan Eropa) kepada pemerintah.

Terbukanya lapangan pekerjaan mengakar pada pola ekonomi yang terbentuk. Para pekerja mendapatkan upah yang dibayar dengan Golden (f). Upah yang dibayar dalam bentuk mata uang Golden membuat sistem mata uang berkembang. Pengenalan sistem mata uang (monetisasi) membuat uang menjadi alat tukar yang penting dalam kegiatan ekonomi yang dilakukan masyarakat. Selain itu, monetisasi berdampak lurus pada pembukaan pasar permanen yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda.

Tidak sedikit dari dampak dan perubahan ada yang bersifat positif dan negatif. Menggeliatnya tanah partikulier dan tanah *gubernemen* membuat tanah menjadi harta yang berharga pada saat itu. Tuan tanah lahir sebagai bagian

terpenting dari kepemilikan lahan. Lahirnya tuan tanah tentu tidak sendiri karena petani penggarap siap menggarapi lahan yang telah disewa. Selain itu mandor hadir sebagai penengah jalan antara tuan tanah dengan petani penggarap.

### **A. Terbukanya Lapangan Kerja Baru**

Seperti yang telah disinggung, bahwa adanya kereta api membuat banyak manfaat bagi masyarakat disekitar jalur tersebut. Ada perbedaan utama antara pembangunan kereta api dan pembangunan jalan raya. Perbedaan tersebut adalah pertama, penggunaan tenaga kerja (*arbeiders*) dan kedua adalah teknologi yang digunakan. Pembangunan jalan kereta api dilakukan ketika suara suara kelompok liberal di parlemen Belanda sudah dominan. Kelompok ini menghendaki agar eksploitasi ekonomi di negeri kolonial tidak dimonopoli oleh pemerintah sebagaimana Sistem Tanam Paksa. Pihak swasta agar diberikan keluasaan untuk eksploitasi di negeri jajahan. Kemenangan kaum liberal terwujud dengan diberlakukannya Undang Undang Agraria 1870.

Kemenangan kaum liberal tersebut berdampak pula pada pembangunan kereta api di Hindia Belanda. Penggunaan tenaga kerja dalam pembangunan kereta api berbeda dengan pembangunan jalan raya. Tenaga kerja yang digunakan yaitu tenaga kerja bebas yang diupah (*vrije arbeiders*).

Kereta api merupakan hasil dari karya Revolusi Industri. Dalam pembangunan kereta api listrik banyak melibatkan para ahli teknik atau insinyur. Mereka adalah kelompok yang lahir dari pendidikan teknik secara khusus bukan berasal dari pendidikan pertukangan. Lahirnya kelompok Insinyur merupakan bagian dari perkembangan kebutuhan tenaga ahli teknik dalam pembangunan

proyek proyek infrastruktur. Lahirnya kelompok Insinyur dalam proses pengerjaan proyek kereta api listrik merupakan pendukung kaum liberal. Mereka menolak penggunaan tenaga kerja wajib yang biasa dilakukan oleh para pegawai pribumi (*Binnenlands Bestuur*). Penggunaan tenaga kerja wajib merupakan cara cara yang konservatif.<sup>1</sup>

Kesulitan dalam pengerjaan pembangunan kereta api listrik antara *Batavia* dan *Buitenzorg* berdampak pula pada penggunaan tenaga kerja. Tenaga kerja yang terlibat dalam pembangunan elektrifikasi ini adalah terdiri dari tenaga ahli atau para insinyur serta tenaga kerja keras atau kuli. Tenaga kerja teknis lebih menitikberatkan pada pengerjaan teknis mulai dari merancang hingga pembangunannya.

Pekerjaan merancang misalnya, jembatan, terowongan, pendirian tiang pancang listrik, arah jalan, pengukuran jalan, termasuk *baanweger* (penjaga dan perawat kereta api) serta *baanwachter* (penjaga pintu kereta api) dan lain lain. Tidak kalah pentingnya adalah merancang aliran listrik satu arah dari Pembangkit Listrik *Oebroeg* di selatan *Buitenzorg*. Setelahnya tenaga kerja kasar atau kuli banyak mengerjakan pekerjaan yang berat seperti pekerjaan penggalian, penimbunan tanah dan kerikil batu, pengangkutan bahan bahan material dan pengerjaan tiang tiang pancang listrik beserta kabel listriknya. Tenaga kerja kasar atau kuli biasanya menggunakan penduduk setempat.

Banyak, dan kebanyakan di sejumlah besar pekerja terampil jawatan kereta api dan pembangunan jalan adalah orang orang Cina, Hindia Belanda atau

---

<sup>1</sup> Doorn, J.A.A. van, *De Iaatste eeuw van Indie Ontwikkeling en Ondergang van een Kolonial Project* (Amsterdam : Uitgeverij Bert Bakker, 1995), hlm. 135.

orang-orang pribumi yang didatangkan dari pulau lain atau bagian Pulau Jawa.<sup>2</sup> Di tahun 1918, jawatan kereta api Hindia Belanda memperkerjakan 179 Belanda kelahiran Eropa dan 564 Belanda kelahiran Hindia Belanda (lihat tabel 3).<sup>3</sup> Tak satu jurutulis pun, kepala stasiun, atau masinis kebanyakan adalah orang-orang Eropa dan sangat sedikit orang-orang non Eropa. Di 1917, beberapa orang pribumi (*Inlanders*), dikoloni telah diterima di sebuah kursus latihan jawatan kereta api untuk posisi jurutulis tingkat rendah.<sup>4</sup> Di bawah ini akan dijelaskan bagaimana elektrifikasi membuka banyak lapangan pekerjaan untuk orang Eropa, Pribumi dan Cina.

---

<sup>2</sup> Insinyur utama de Bordes, pembangunan jalur kereta pertama di Jawa, dikutip dalam *Doorn, de laatste eeuw van Indie*, 154. Lihat juga *Doorn, Jacques van, The engineers and the Colonial System : Technocratic Tendencies in the Dutch East Indies* (Rotterdam: Faculty of Social Science CASP 6, 1982), hlm. 28, ketika mengutip *Borders, P.P. de, De spoorweg Semarang-Vorstenlanden ('s Gravenhage, 1870)*, hlm. 16, 17, 24, dan *Homan van der Heide, j.I, "landbouwtoestanden in Achter-Indie, beschouwd in verband met java," Handelingen Indisch Genootschap* (March 28, 1905), *Doorn, 128f.*, hlm. 136.

<sup>3</sup> *Doorn, De laatste eeuw van Indie*, hlm. 47 ; *Meijer, De Deli Spoorwet Maatschappij*, hlm. 74.

<sup>4</sup> *Meijer, De Deli Spoorwet Maatschappij*, hlm. 74.

Tabel 3  
Tiga golongan masyarakat menduduki kategori jabatan (dalam %)

Macam	Tahun 1928			Tahun 1938		
	Eropa	Inlanders	Asia	Eropa	Inlanders	Asia
Teknik dan Perawatan	84,77	14,83	0,85	77,14	20,12	2,74
Administ	77,06	22,28	0,66	55,81	41,98	2,21
Keuangan	80,45	18,8	0,75	67,08	30,46	2,46
Jurutulis	93,66	5,1	1,24	65,18	32,16	2,66
Pengawas	92,46	7,33	0,21	83,97	1,68	0,35

Sumber : *Commisie tot Bestudeering van Staatsrechtelijk Hervorming*, 1940.

### 1. Orang Pribumi (*Inlander*)

Orang pribumi umumnya merujuk pada suatu istilah yang jika dikaitkan dengan tenaga kerja diartikan sebagai pekerjaan kasar dengan membutuhkan fisik yang kuat dan tidak membutuhkan keahlian khusus.<sup>5</sup> Persyaratan tentu saja sangat sederhana hanya memfungsikan dirinya dalam kegiatan kegiatan yang kasar seperti pendirian tiang listrik, pengecekan jalur dan rel kereta api.

Kuli dicari oleh perusahaan yang melaksanakan proyek kereta api listrik yaitu *Staatspoorwegen (SS)*. *Staatspoorwegen* membuat sebuah rencana kerja dengan Insinyur sebagai ketua panitia kerja. Insinyur Kepala kemudian menjadi seorang perwakilan pemerintah untuk membayarkan upah kepada kaum kuli. Apabila kebijaksanaan ini dilimpahkan kepada pemborong maka pemborong akan

<sup>5</sup> Houben, Vincent.J.H. "Introduction The Coulie System in Colonial Indonesia", dalam Houben, Vincent.J.H. and Lindblad, J. Thomas, ed., *Coulie Labaur in Colonial Indonesia A Study of Labaur Relations in the Outer Islands 1900-1940* (Wiesbaden: Haraaowitz, 1999), hlm.2.

diberikan uang muka untuk dibayarkan kepada kaum kuli.<sup>6</sup> Penggunaan kuli dari satu seksi ke seksi lainnya berada dibawah koordinasi pemborong.<sup>7</sup>

Faktor keterlibatan pemerintah daerah dimungkinkan dalam hal pencarian tenaga kerja. Khususnya dalam proyek kereta api yang dilakukan oleh pemerintah. Pembangunan kereta api yang dilakukan pemerintah lebih mudah meminta bantuan penduduk setempat.<sup>8</sup> Tahapan elektrifikasi jalur kereta api Batavia-Buitenzorg, tenaga kerja yang dikerahkan sebagai kuli banyak didapat dari daerah sekitar jalur Batavia-Buitenzorg. Seperti daerah *Antcol* hingga jalur *Meester Cornelis* yang banyak mengambil tenaga kerja dari penduduk sekitar dan diteruskan pada jalur *Buitenzorg* yang menggunakan tenaga kerja dari penduduk Cilebut dan Citayam yang beralih dari sektor pertanian. Kemudahan ini sangat dirasakan karena terhadap hubungan yang sangat kental dalam hubungan feodal antara rakyat dan penguasa lokal.<sup>9</sup>

Kuli bebas diperoleh melalui pengerahan tenaga kerja. Cara yang dilakukan untuk memperoleh kuli bebas adalah mereka ditawarkan untuk bekerja, kalau mereka mau, mereka diangkat dengan melalui sebuah kontrak dengan uang muka sebagai jaminan upah kerja.<sup>10</sup> Terkadang proses kontrak ini mengalami sebuah hambatan dan kerugian bagi pihak pemborong. Hal ini dikarenakan proyek

<sup>6</sup> “De Stand Der Spoorwegen In Indie”, dalam, *Tijdschrift Voor Nederlands Indie (TNI)*, Deel 2, tahun 1876, hlm. 259-260.

<sup>7</sup> *Boekoe Peringatan dari Staatsspoorwegen En Tramwegen di Hindia Belanda 1875-1925*. Tanpa tahun dan Tanpa penerbit, hlm. 17.

<sup>8</sup> Johannes.” *Red Advies Den Director Der Burgelijk Openbare Werken in Nederlands Indie Over Anleg van Spoorwegen op Java*”, dalam, *Tijdschrift Nederlands van Indie*, Deel 1, tahun 1879, hlm. 202-203.

<sup>9</sup> Djuliali Suroyo, A.M, *Eksplorasi Kolonial Abad ke XIX Kerja Wajib di Karesiden Kedu 1800-1890* (Yogyakarta : Yayasan untuk Indonesia, 2000), hlm. 5.

<sup>10</sup> *Nota Bettreffende het ien aanzien der Staatsspoorwegen in Nederlandsch –Indie in Verband met de rydsomston digheden te volgen algemeenen beleid, dalam lampiran , Besluit 15 September 1915 No. 4 , Koleksi Algemeen Secretarie, Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta.*

diberhentikan kerana molornya proyek pengerjaan dan kuli banyak yang melarikan diri dan tidak meneruskan pekerjaan mereka. Faktor kedua ini yang biasanya menyebabkan kerugian bagi pihak pemborong. Upah yang diterima kuli tetap berkisar antara F. 1,50 sampai F. 2,00 perhari, kemudian berubah antara F.0,25 sampai F.1,00 dan antara F. 0,20-f.0,30.<sup>11</sup>

Besarnya upah kuli sangat *fluktuatif*, tergantung bagaimana situasi proses keberlangsungan pembangunan yang dihadapi. Apabila, awal pembangunan, biasanya membutuhkan banyak kuli, sehingga membutuhkan upah yang relatif besar. Upah akan menurun, apabila proyek pembangunan berada dalam posisi *finishing* dan tenaga kerja tidak dibutuhkan lagi.<sup>12</sup>

Umumnya kuli didapat dari daerah sekitar pembangunan proyek kereta api. Tetapi cara lain dilakukan oleh para pemborong dan Insinyur Kepala yaitu dengan mencari kuli dari daerah lain yang telah menyelesaikan proyek kereta api. Pengerahan kuli dari daerah lain dimaksudkan mencari pengalaman yang didapat agar proyek kereta api selanjutnya menjadi lebih cepat dan lebih terampil.

Pengerahan tenaga kerja dari daerah lain dapat pula disebabkan oleh masyarakat setempat menolak untuk menjadi kuli dalam pembangunan proyek kereta api. Penulis tidak menemukan alasan penolakan tersebut. Mungkin saja pihak pemerintah memberikan upah yang sangat rendah dan tidak diterima oleh masyarakat setempat. Ketidakmauan penduduk sekitar untuk menjadi kuli

---

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> *Ibid.*

merupakan faktor tersulit *Staatsspoorwegen* dalam membangun jaringan kereta api listrik *Batavia-Buitenzorg*.

Dalam sistem pengerjaan elektrifikasi kereta api ini, biasanya menggunakan sistem seksi. Sebagaimana dijelaskan bahwa elektrifikasi kereta api dibagi kedalam beberapa seksi. Proses pengerjaan pembangunan dilakukan melalui dari seksi yang pertama hingga yang terakhir. Misalnya dalam elektrifikasi kereta api *Batavia-Buitenzorg* dimulai dari lintas *Stasiun Kota – Pasarsenen* dan berakhir di *Meester Cornelis* dikerjakan pada seksi 1 serta *Stasiun Kota – Weltevreden – Manggarai* menuju *Meester Cornelis* dikerjakan pada seksi 2. Pada tanggal 1 februari 1926 lintas *Stasiun Kota – Tandjoeng Prioe* diselesaikan (seksi 3). Baru pada tanggal 1 Mei 1927 jalan-jalan kereta api listrik yang belum selesai berhasil diselesaikan. Dengan kata lain, pada saat itulah selesai sebuah lintas kereta api listrik keliling kota yang disebut *Ring Baan* atau *CeintuurBaan*. Sebaliknya untuk lintas *Manggarai – Buitenzorg* baru berhasil diselesaikan pada tanggal 1 Mei 1930 (seksi 4).<sup>13 14</sup>

Untuk menangani masalah kuli biasanya *Staatsspoorwegen* sebagai pelaksana pembangunan elektrifikasi meminta bantuan setempat untuk bekerja sebagai kuli. Selain meminta pada penduduk setempat ada juga kuli yang datang dalam waktu waktu tertentu. Mereka disebut kuli musiman atau kuli tidak tetap. Misalnya mereka bekerja pada musim paceklik atau musim kering, sedangkan

---

<sup>13</sup> Apabila selesai pada seksi 1 misalnya, maka kuli yang digunakan pada seksi 1 tersebut akan digunakan pada seksi berikutnya. Penggunaan kuli dari satu seksi ke seksi berikutnya menjadi tanggung jawab pemborong. Dikutip dalam *Boekoe Peringatan dari Staatsspoorwegen En Tramwegen di Hindia Belanda 1875-1925*. Tanpa tahun dan penerbit, hlm. 17.

<sup>14</sup> Reitsma, *Korte Geschiedenis der Nederlansch Indische Spoor en Tramwegen* ( Weltevreden: G. Kollf & Co, 1928), hlm. 163.

pada musim tanam dan panen mereka sibuk di daerah masing masing untuk berkebun dan bertani serta memanen.<sup>15</sup>

Dalam pembangunan elektrifikasi kereta api, orang pribumi selain bekerja sebagai kuli, ada pula pekerjaan lainnya. Jenis pekerjaan lain adalah pekerjaan yang membutuhkan keterampilan tertentu. Beberapa jenis pekerjaan yang membutuhkan keahlian tertentu seperti pengukur tanah, juru gambar, ahli mesin, ahli perlistrikan, juru api, penulis, dokter dan mandor.<sup>16</sup> mandor menjadi salah satu elemen yang terpenting dalam sistem tanah partikulir dan Gubernur yang sedang menggeliat pada saat itu.

Para pekerja tersebut terlebih dahulu mendapatkan pendidikan atau pelatihan, misalnya tempat mendidik para ahli pengukur tanah yang terdapat di Bandung. Tempat pendidikan pengukuran tanah ini berada dibawah tanggung jawab Dinas Pengukuran Jawa.<sup>17</sup>

## **2. Orang Cina (*Chinezen*)**

Pembangunan elektrifikasi kereta api mengakibatkan kedatangan penduduk Cina bertambah. Mereka berdatangan dan banyak, menduduki daerah *Stadsgemeente Batavia*, *Stadsgemeente Meester Cornelis* dan *Stadsgemeente Buitenzorg*. Kepentingan utama mereka datang lebih kearah perdagangan. Bagi orang Cina, pembangunan proyek kereta api sangat menguntungkan mereka

---

<sup>15</sup> *Ibid.*, hal inilah yang mendasari pembangunan elektrifikasi kereta di daerah Buitenzorg yang banyak menggunakan tenaga kuli musiman seperti yang dijelaskan diatas. Jenis kuli musiman atau tidak tetap biasanya termasuk pekerjaan sampingan. Mereka bekerja pada pembangunan elektrifikasi kereta api dengan harapan mendapatkan penghasilan tambahan, disamping pekerjaan mereka yang sepenuhnya bertani. Kemungkinan mereka meninggalkan pekerjaan pembangunan proyek kereta api ketika masa tanam dan panen tiba.

<sup>16</sup> *Verslag der Staatsspoorwegen en Tram in Nederlansch indie 1919, deel II*, (Batavia : Landsdrukkerij, 1921).

<sup>17</sup> *Ibid.*

dalam kegiatan ekonomi. Tuan tanah menjadi dampak yang akan disinggungkan dan dijelaskan di bab selanjutnya. Keterkaitan antara tuan tanah dengan orang Cina karena banyak tuan tanah yang beretnis Cina didaerah Citayam. Mereka adalah kelompok sosial yang mahir dan memiliki kecakapan bisnis yang relatif tinggi.

Dalam proyek elektrifikasi, peran orang Cina masuk sebagai pemborong. Hal yang diborongkan dari orang orang Cina seperti pekerjaan pembangunan dan pemasok bahan bahan yang dibutuhkan untuk bangunan kereta api.<sup>18</sup>

Orang orang Cina selain bekerja sebagai pemborong ternyata juga bekerja sebagai kuli. Ini bisa dilihat bagaimana pembangunan elektrifikasi kereta api jalur *Batavia – Buitenzorg*, banyak orang Cina yang menjadi kuli pengerjaan diproyek tersebut.<sup>19</sup>

### **3. Orang Eropa (*Eropean*)**

Pembangunan proyek kereta api membutuhkan teknologi yang cukup tinggi. Oleh karena itu sangat masuk akal jika proyek kereta api adalah proyek yang mengharuskan banyak para ahli ikut serta didalamnya dalam merancang, membangun dan menerapkan sistem. Hal itu yang mendasari insinyur untuk hadir dalam proyek pembangunan kereta api.

Beberapa kemampuan teknologi yang dituntut dalam pembangunan kereta api seperti merancang lebar rel, derajat kemiringan rel, jembatan, terowongan,

---

<sup>18</sup> Pembangunan jalur kereta api biasanya membutuhkan bahan bahan seperti batu kali, batu bata, tanah liat, kayu, pasir dan lain lain. Tidak menjadi masalah jika bahan bahan tersebut tersedia secara gratis pada lokasi proyek tetapi jika bahan bahan tersebut tidak tersedia maka harus membeli lewat pemborong.

<sup>19</sup> Reitsma, *op. cit.*

stasiun dan elektrifikasi. Kemampuan teknologi tersebut membutuhkan perhitungan yang teliti, cermat dan tepat. Apabila perhitungan tersebut tidak dilakukan dengan teliti, cermat dan tepat maka dapat dipastikan membahayakan operasional perjalanan kereta api. Pekerjaan yang berkaitan dengan teknologi tersebut yang sangat erat kaitannya dengan insinyur. Insinyur yang terlibat dalam pembangunan proyek elektrifikasi kereta api jalur *Batavia-Buitenzorg* dilakukan oleh orang Eropa.

Insinyur saya kira menjadi otak dari segala proyek pengerjaan kereta api. Perannya tidak hanya sebagai perancang dan pengawas proyek tetapi pemimpin proyek pembangunan proyek. Insinyur kepala memiliki pertanggungjawaban lebih terhadap proyek kereta apinya. Dia juga sebagai wakil pemerintah pelaksanaan pembangunan di lapangan. Insinyur juga bertanggungjawab atas perekrutan tenaga kerja dan penunjukan pemborong sebagai mitra dari sebuah proyek kereta api.

Insinyur kepala memiliki beban yang sangat berat terhadap pemerintah. Keberhasilan proyek pembangunan menjadi alasan apakah insinyur tersebut layak untuk dilanjutkan atau diberhentikan. Sebagaimana telah dijelaskan diatas, tugas dan tanggung jawab seorang insinyur sangatlah berat dan tidak mudah. Setiap seksi pengerjaan proyek kereta api listrik menjadi tanggung jawabnya.

Jalur elektrifikasi Batavia menuju *Buitenzorg* diserahkan oleh *StaatsSpoorwegen* kepada seorang insinyur berpengalaman bernama Dr. Ir. G. de Gelder. Ia adalah seorang yang berpengalaman dan ahli kereta api baik dalam hal teknis maupun perancangan konsep. Sebelum penunjukan Dr. Ir. G. de

Gelder, *Staatsspoorwegen* menunjuk ir. Van Stiprian Luisius untuk mengadakan studi mengenai elektrifikasi di Amerika Utara dan Eropa. Kemudian *Staatsspoorwegen* juga menunjuk ir. Damme mengadakan studi tentang elektrifikasi kereta api di Inggris dan Prancis. Penunjukan kepada mereka ditujukan untuk mengetahui apakah elektrifikasi yang cocok dipakai di jalur kereta api Jawa.<sup>20</sup>

Dalam salah satu bab yang dikemukakan oleh Reitsma dikatakan bahwa, “sebelum pembangunan proyek kereta api dilaksanakan, biasanya insinyur sebagai kepala pembangunan proyek kereta api melakukan lelang secara umum”. Lelang ini dimaksudkan untuk penunjukan siapakah pemborongnya dan bagaimana mempersiapkan barang barang yang berkaitan dengan proyek pembangunan kereta api.<sup>21</sup>

Bahan bahan yang diperlukan dalam proyek elektrifikasi dipersiapkan oleh pemborong yang memenangkan lelang. Hal ini penting karena tanpa bahan bahan tersebut tidak mungkin proyek elektrifikasi bisa terlaksana dengan baik. Bahan bahan seperti kayu, besi tiang pancang listrik (*ijzeren masten*), kebel listrik (*draagkabel en snaalkabel*), dan penampang (*doorsnede*) dimenangkan oleh pemborong Eropa. Mereka memasok bahan bahan tersebut dari perusahaan Siemens-Schuckertwerke yang berkedudukan di Berlin Eropa.

---

<sup>20</sup> *Ibid.*

<sup>21</sup> *Ibid.* Dijelaskan bahwa jika lelang umum mengalami kegagalan, mau tidak mau insinyur sebagai kepala pembangunan melakukan lelang gelap. Lelang gelap dilakukan secara tertutup yang berbeda dengan lelang umum yang dilakukan secara terbuka. Mereka yang terlibat dalam kegiatan lelang gelap tidak hanya dilakukan oleh para insinyur saja, tetapi juga insinyur insinyur lainnya terutama para Insinyur Kepala Seksi dan Insinyur Kepala Teknisi lainnya. Dalam pelelangan gelap, biasanya yang memenangkan lelang akan mempersiapkan apa saja bahan bahan yang diperlukan dan penunjukan pemborong sebagai bagian terpenting dalam penyediaan tenaga kerja. Lihat pula “De Stand Der Spoorwegen in Indie”, dalam. *Tijdschrift Nederlandsch van Indie. Tahun 1876, Jilid 2*, hlm. 267.

Bahan bahan yang dikirim dari Eropa diangkut melalui kapal laut dan berlabuh di *Tandjoeng Prioek*.<sup>22</sup>

## **B. Pengaruh terhadap Perkembangan dan Pembangunan Kota**

Pada tahun 1873, saat jarak *Batavia-Buitenzorg* (Bogor) juga sudah bisa ditempuh via kereta api, habislah sejarah kereta kuda. Demikian pula untuk arah jauh sepanjang Jalan Raya Pos, Anyer-Panarukan. Meski sado tergesur dan hanya menjadi alat transportasi jarak pendek, pekerjaan dan usaha lain meningkat dengan adanya jalur kereta api. Tahun 1925 perubahan terjadi pada teknologi kereta api jalur *Batavia-Buitenzorg*. Kereta uap disingkirkan dan digantikan dengan kereta api listrik.

Tumbuhnya transportasi kereta api listrik telah mengakibatkan kota kota persinggahan terutama yang memiliki stasiun stasiun besar tumbuh semakin cepat. Hal ini dimungkinkan karena dengan adanya transportasi ini maka perdagangan semakin pesat sehingga tumbuh pula pasar pasar sebagai pusat kegiatan ekonomi. Tumbuhnya kehidupan masyarakat desa dan kota ini sebanding dengan pertumbuhan kota dan desa. Setiap kali kota dan desa berkembang, disanalah muncul berbagai kegiatan ekonomi seperti warung, kantor kantor, pasar dan lain lain sehingga menambah keramaian dan pertumbuhan kota. Sebab dengan tumbuhnya pusat keramaian dan pusat kegiatan ini, sudah tentu menarik para

---

<sup>22</sup> Tidak dijelaskan secara lebih lengkap kepada perusahaan mana bahan bahan tersebut dikirim dari Eropa menuju Pelabuhan *Tandjoeng Prioek* tetapi kuat dugaan bahan bahan tersebut dikirim melalui perusahaan kapal laut *Stoomvart Maatschapij Nederland dan Rotterdamsche Llyod*. Hal ini didasarkan sangat kuatnya hubungan *Staatsspoorwegen* dengan kedua perusahaan tersebut. Dan untuk bongkar muat, *Staatsspoorwegen* menunjuk *Eiland Amsterdam* sebagai mitra *Staatsspoorwegen* di Pelabuhan. Lihat *Verslag van Staatsspoorwegen over Het Jaar 1881*, hlm. 21. Dan lihat pula *Verslag van Staatsspoorwegen over Het Jaar 1882*, tanpa halaman.

pendatang lain untuk datang dan mencoba peruntungannya di kota tersebut terlebih faktor pekerjaan yang sangat sulit dicari pada saat itu.

Tumbuhnya berbagai kegiatan tersebut juga semakin meningkatkan arus lalu lintas yang ada. Mobilitas sosial dan mobilitas barang juga semakin meningkat dan peningkatan ini harus memerlukan sarana pengangkutan yang lebih banyak, cepat dan memadai. Paling tidak frekuensi kereta api lebih cepat agar mobilitas sosial dan barang dapat terhubung dengan cepat.<sup>23</sup>

Akibat lain dari pertumbuhan kota kota besar seiring dengan pembangunan proyek kereta api listrik *Batavia-Buitenzorg* adalah membuat daerah daerah disekitarnya *Batavia* dan *Buitenzorg* menjadi terbuka dan berkembang. Pengaruh tersebut sebenarnya diawali oleh pembangunan stasiun stasiun yang berdiri di kota tersebut. Hal ini menjadi alasan karena stasiun adalah tempat menurunkan dan menaikkan penumpang dan barang (lihat gambar 11). Setiap penumpang yang diturunkan atau dinaikan sebenarnya merupakan faktor penting dari timbulnya perubahan dan kemajuan kota (seperti Stasiun *Tandjoeng Prioeck*). Semakin besar stasiun disuatu kota maka semakin besar pula daya ubah terhadap perkembangan kota yang bersangkutan. Daya ubah yang berasal dari stasiun stasiun ini kemudian terpencah keberbagai pelosok kota hingga keberbagai desa yang ada.

Kota kota besar zaman kolonial biasanya dijadikan pusat kekuasaan, pusat pemerintahan, dan pusat perdagangan bahkan juga pusat politik dan kebudayaan. Sehingga mengakibatkan semakin besarnya jumlah penduduk yang mengalir ke kota kota besar. Dari sinilah timbul urbanisasi di berbagai sektor kehidupan

---

<sup>23</sup> Rachmat Susatya, *Pengaruh Perkeretapian di Jawa Barat pada Masa Kolonial* (Bandung : Tanpa Penerbit, 2008), hlm. 36.

baik formal maupun informal yang tumbuh dengan pesat. Sebut saja pedagang di stasiun, buruh di stasiun, belum lagi para insinyur. Bisnis pun makin lancar karena pengiriman hasil bumi yang makin cepat dan nyaman. Artinya, keberadaan moda transportasi ini menggairahkan ekonomi.

Gb.11. Kereta api listrik (Bon-Bon) di Stasiun *Tandjoeng Prioe* 1925.



Sumber: Majalah KABIN, PT. KAI, 2010.

Selain itu, berkembangnya jalur kereta api listrik juga menumbuhkan daerah-daerah yang semula terpencil, contohnya Pegangsaan (Stasiun Cikini). Dalam beberapa penelitian tercatat, Pegangsaan merupakan gambaran desa baru yang muncul dengan pembangunan jalan kereta api. Adolf Heuken dalam *Menteng: Kota Taman Pertama di Indonesia* menyebutkan, Pegangsaan termasuk dalam wilayah *Staadsgemeente Batavia*. Namun pemerintah mulai merencanakan membangun permukiman baru. Alhasil, Pegangsaan, yang kala itu masih berupa desa, cepat berkembang dan menjadi kota elit (lihat gambar 12).<sup>24</sup>

<sup>24</sup> Artikel dalam *Majalah Kompas (Jakarta)*, Selasa, 4 Mei 2010.

Gb.12. Stasiun Pegangsaan (Cikini saat ini) yang menuju *Buitenzorg* Via *Meester Cornelis*.



Sumber: Koran Kompas 2008.

Hal ini memperlihatkan adanya transformasi sosial yang dipengaruhi oleh kereta api listrik terhadap jalur yang dilewati. Transformasi tersebut terjadi setelah wilayah satelit *Batavia* jadi hunian para penumpang dan kembali datang ke *Batavia* dengan jaringan kereta api listrik dengan berbagai macam *Klen*.<sup>25</sup> Akibatnya, proses transformasi sosial kewilayahan pun terjadi dengan cepat, sehingga kawasan tersebut pun mengalami gejala suburbanisasi.<sup>26</sup> Bertambahnya

<sup>25</sup> *Klen* diartikan sebagai jenis penumpang yang menaiki kereta api listrik seperti *Inlander*, *European*, *Chinezen*.

<sup>26</sup> Suburbanisasi adalah pengkotaan yang tetap tergantung secara sosial ekonomi kepada *Batavia*: *sub* mempunyai arti bagian sedangkan *urban* adalah kota. Lihat Jhon R Logan, "Suburbanization". Dalam Edgar F. Borgotta dan Marie L. Borgotta (editors). *Encyclopedia of Sociology* (New York : Macmillan Publishing Company, 1992), hlm. 211-214. Lihat juga Hiroyoshi Kano, *The Growing Metropolitan Cities: A Comparative Sociological Study on Tokyo and Jakarta* (Jakarta : Yayasan Obor Indonesia, 2004), hlm. 135-158. Sedangkan *Involusi* adalah dinamika yang khas dari kegiatan ekonomi dan sosial lapis bawah dari sebuah kota satelit. Lihat Asep Suryana, "New Town Depok": A Study on the Suburbanization Process in Jakarta. Dalam hiroyoshi Kano (eds.), *The Growing Metropolitan Cities: A Comparative Sociological Study on Tokyo and Jakarta* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2004), hlm. 31-58.

jumlah penduduk yang datang ke pusat kota terutama yang datang dari luar kota membuat bertambah banyaknya dan luasnya kebutuhan akan tanah sebagai tempat tinggal dan tempat usaha. Hal ini mengakibatkan perlunya perluasan kota yang bersangkutan sehingga diperlukan pemekaran kota.

Kereta api listrik *Batavia-Buitenzorg* telah berfungsi sebagai kebutuhan keseharian daerah-daerah satelit Batavia. Mereka biasanya menggunakan transportasi ini untuk kegiatan mobilitas mereka yang erat kaitannya dengan elemen ekonomi dan politik. *Batavia* sebagai jantung kehidupan yang mempunyai arti penting bagi penduduk yang ada diwilayah satelit Batavia seperti Citayam, Tjilebut, Bojong Gede, Depok, Pondok Cina, Lenteng Agung dan Pasar Minggu (*involusi suburban*).

Dengan kata lain, *involusi suburban* yang terjadi akibat elektrifikasi kereta api memiliki komersialisasi tinggi. Hal tersebut sekaligus menunjukkan betapa tinggi kapasitas dukung (*carrying capacity*) sentral suburban ini, sehingga areal tersebut mampu menyerap sejumlah pekerja yang jumlahnya terus meningkat. Fenomena involusi di Citayam sejatinya memiliki sistem kekenyalannya tersendiri dalam menyerap pekerja sektor informal yang kian tumbuh pesat, lantaran bertumpu pada bidang tertentu (contohnya pertanian dan perkebunan yang menjadi komoditas terpenting).

Pada akhirnya, kota satelit seperti Citayam Tjilebut, Bojong Gede, Depok, Pondok Cina, Lenteng Agung dan Pasar Minggu memiliki struktur anatomi sosial kewilayahan yang khas: pusat dan pinggiran. Kota satelit yang memiliki desa yang berada disekitar Stasiun. Ia dikelilingi oleh perkebunan-perkebunan dan

sawah yang membentang ditengah partikulir yang tetap menggeliat. Konstelasi ruang sosial pun tumbuh sangat kuat, dan dimotori oleh faktor sosial budaya maupun sosial ekonomi.

Terbukanya sistem kereta api listrik *Batavia-Buitenzorg* membuat dinamika ekonomi dan sosial meningkat di wilayah sekitar kota tersebut. Tanah partikulir memegang arti penting sebagai sistem produksi pertanian tanaman komersial.<sup>28</sup> melalui stasiun Citayam, tanaman dan buah buahan serta karet yang dihasilkan dari daerah Citayam dikirim ketempat lain yang terhubung dengan sistem jaringan kereta api listrik melalui stasiun Citayam. Hamparan tanah yang luas dari daerah ini dapat ditransformasikan menjadi penghasil tanaman komersial yang laku di pasar global karena melekat dengan etnis tuan tanah Citayam. Tuan tanah Citayam biasanya beretnis Cina, kelompok sosial yang mahir dalam berbisnis.<sup>29</sup>

Arti penting tanah partikulir Citayam sebagai penghasil tanaman komersial tersebut semakin meningkat, karena pada tahun 1925 jaringan kereta api listrik telah mulai ditingkatkan. Lalu lalang kereta pun menjadi lebih teratur, dan pengiriman tanaman komersial ke *Batavia* menjadi lebih intensif, dan dalam jumlah yang kian banyak. Integrasi sosial ekonomi yang semakin intensif itu juga melahirkan dinamika internal, yakni proses merasuknya sistem ekonomi uang (monetisasi). Sebagai contoh, di perkebunan milik tuan tanah tersebut dikenal

---

<sup>28</sup>*Ibid.*

<sup>29</sup> Peter H Van der Brug, "Unhealth Batavia and the Decline of the VOC in the Eighteen Century". Dalam Kees Grijns and Peter J. M. Nas. *Jakarta: Socio Cultur Esseys* (Leiden: KITLV Press, 2000), hlm. 43. Dikutip dalam Asep Suryana, "Konferensi Nasional Sejarah IX" *Kereta Komuter, Transformasi Sosial Kewilayahan, dan, Dinamika Masyarakat Suburban Jakarta* (Jakarta : Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, 2011), hlm. 11.

adanya hari gajian. Para buruh perkebunan mendapat upah pada hari itu, seketika hari itu menjadi hari pasar dadakan. Banyak pedagang yang berjualan, mereka berjualan pakaian dan apa saja yang dibeli oleh para buruh perkebunan tersebut. Tahun 1932, pasar mingguan Citayam yang buka setiap hari Rabu (karena itu dinamakan hari Rebo) dibuat permanen oleh pemerintah.

Monetisasi pula yang menarik migrasi masuk sehingga jumlah dan komposisi penduduk wilayah ini berubah. Gejala ini tampak dari migrasi masuk orang Cina ke Citayam yang pindah ke wilayah ini karena mencoba peruntungan nasibnya akibat monetisasi di atas. Dinamika sosial ekonomi Citayam telah tumbuh dengan cepat. Pasar mingguan pun kian menggeliat, oleh karena itu, banyak orang yang merantau ke Citayam untuk berdagang dan menjadi tenaga kerja di lahan-lahan produksi tanah partikular, suatu peluang ekonomi yang tumbuh akibat kian terintegrasinya Citayam terhadap *Batavia*.

Secara sosiologis, tanah partikular dan keberadaannya sejumlah tenaga kerjanya melahirkan tata sosial yang khas. Tenaga kerja tersebut diorganisir dalam kerangka sistem produksi tanah partikular yang cenderung eksploitatif. Mereka tinggal dikampung-kampung yang dipimpin oleh seorang mandor, kepala kampung yang secara berjenjang bertanggung jawab kepada tuan tanah. Mandor inilah yang menjadi kelompok penyangga yang menautkan kelompok tuan tanah (kelompok teratas dalam sistem tanah partikular) dengan kelompok petani penggarap (lapisan kelompok terbawah dalam sistem tanah partikular). Para petani penggarap harus membayar pajak dan kewajiban kerja fisik yang lain demi kemakmuran tuan tanah yang mempunyai hierarki kekuasaan.

Sebagian wilayah Citayam yang lain adalah tanah *gubernemen*. Perlu diketahui bahwa sejak tahun 1920-an telah dikenal terminologi tanah *gubernemen* yang dilawankan dengan konsep tanah partikular.<sup>30</sup> Tanah *gubernemen* adalah wilayah milik pemerintah setelah pemerintah membelinya dari tuan tanah.<sup>31</sup>

Pembagian tanah yang dibedakan menjadi dua macam (*gubernemen* dan partikular) membuat dinamika kekerasan menjadi bagian yang sulit dihindari di daerah Citayam. Mandor menjadi elemen terpenting dari kekerasan tersebut. Seorang mandor haruslah berasal dari seseorang yang jago silat. Hal ini membuat mandor menjadi bagian terpenting dari mobilitas vertikal yang efektif saat itu.

Dalam fase integrasi sosial ekonomi yang lebih intensif ini, pemerintah kolonial mulai membangun berbagai infrastruktur pertanian disamping infrastruktur kereta api yang sudah memadai saluran irigasi lokal yang telah ada sejak tahap awal tanah partikular dan membentang sepanjang rangkaian tanah partikular dari selatan ke utara (melalui *Tjilebut, Bojong Gede, Citayam, Depok, Pondok Cina, Lenteng Agung*, sampai *Pasar Minggu*), dimodern dengan menggunakan dengan tembok dan sistem pintu air yang lebih sistematis.<sup>32</sup>

Daerah-daerah suburban yang menghubungkan dirinya dengan *Batavia* dengan sistem jaringan kereta api listrik menggerakkan ekonomi dengan mekanisme pasar dan pertanian. Pada sisi ini, sirkulasi uang, barang pertanian, dan orang meningkat dan menggerakkan pasar lokal yang tumbuh. Pasar buah adalah ilustrasi fenomena yang tumbuh berkaitan dengan keberadaan stasiun

---

<sup>30</sup> Pandji Pustaka No. 7 Tahun 1927, hlm. 99-100.

<sup>31</sup> Pandji Pustaka No. 42 Tahun 1927, hlm. 709.

<sup>32</sup> *Verslag over die Burgerlijke Openbare werken in Nederlandsch-Indie over Het Jaar. 1914*, hlm. 100.

kereta api. Buah-buahan yang bukan makanan pokok masyarakat suburban harus dijual terlebih dahulu agar para petani kebun itu dapat memenuhi kebutuhan sandang, pangan, dan papan mereka. Selain itu, menjadi petani buah lebih menjanjikan dari pada petani sawah. Pendapatan petani dengan mengolah tanah untuk buah-buahan lebih tinggi dari pada mengolah tanah dengan luas yang sama untuk bertanam padi.<sup>33</sup> Meluasnya jenis pertanian ini semakin mendinamiskan ekonomi lokal masyarakat suburban. Sistem pertanian buah memang lekat dengan ekonomi uang, dan ini mendorong proses monetisasi di wilayah suburban.

Sistem pemasaran buah-buahan di atas bertumpu pada jaringan elektrifikasi kereta api *Batavia-Buitenzorg*, untuk kemudian mendistribusikan ke berbagai pasar di *Batavia*. Akan tetapi sebagian besar petani buah di wilayah suburban tidak mengirimkan langsung, melainkan menjualnya terlebih dahulu ke pasar buah yang tumbuh di peron stasiun-stasiun, dengan sistem pikulan.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Tan Malaka, *Dari Penjara ke Penjara: Bagian kedua* (Jakarta: Teplok Press, 2000), hlm. 20.

<sup>34</sup> Dijelaskan bahwa barang barang yang diangkut dalam kereta api di bayar dengan sistem pikulan. Dan kemudian barang barang tersebut diletakan pada gerbong terakhir kereta api listrik yang disebut dengan *Pikulanwegen*.

## BAB V

### KESIMPULAN

Pembangunan elektrifikasi jalur Batavia-Buitenzorg adalah sebuah kemajuan yang dilakukan oleh pemerintah Belanda di tanah Jawa. Koneksi pemasangan elektrifikasi dilakukan sepenuhnya oleh perusahaan kereta api milik pemerintah yaitu *Staatsspoorwegen*. Pembangunan jalur ini lebih menitikberatkan pada aspek politik dan ekonomi karena jalur *Batavia-Buitenzorg* sangat potensial sebagai lalu lintas yang ramai dengan mobilitas masyarakat yang sibuk.

Kondisi geografis antara *Batavia-Buitenzorg* jelas berbeda. Batavia adalah sebuah Residentie yang bertahan cukup lama (1854-1903) sebagai ibu kota negara. Kota Batavia terbagi menjadi 2 yaitu kota atas dan kota bawah. Kota atas adalah kota yang dibuat atas ide Daendels yang berada pada wilayah *Batavia* yang cukup sepi dan damai. Jauh dari hiruk pikuk kebisingan kota Batavia dan menuntut sebuah kenyamanan bagi orang-orang tertentu. Contoh kota atas adalah kota *Koningsplein* dan *Weltevreden* (sekarang menjadi kota Gambir). Sedangkan kota bawah adalah kota yang ramai, kotor dan padat penduduknya. Kota ini dianggap tidak sehat untuk ditempati oleh orang-orang tertentu. Contoh kota ini adalah kota *Distrikt Penjaringan* yang memiliki penduduk padat dengan sistem sanitasi ruang yang jorok dan kotor.

Wilayah *Meester Cornelis* adalah salah satu *afdeling* yang menjadi satu dengan Residentie *Batavia*. *Meester Cornelis* perlahan berkembang menjadi kota satelit *Batavia* dan kemudian dirubah menjadi *Stadsgemeente* (1926). *Stadsgemeente Meester Cornelis* mempunyai 4 *Distrikten* yaitu *Distrik Meester*

*Cornelis, Distrik Kebayoran, Distrik Bekasi dan Distrik Cikarang.* Sarana pendukung yang ada antara lain : Stasiun Meester Cornelis, jalur Trem, pasar dan tempat peribadatan yang biasa masyarakat gunakan pada saat itu.

Setelah *Batavia, Buitenzorg* adalah bagian dari ruang lingkup Karesidenan Batavia. *Afdeling Buitenzorg* yang diubah menjadi *Stadsgemeente* (1925) yang dibangun sebagai bagian dari kota satelit *Batavia* adalah wilayah yang sejuk dan dingin ditengah keramaian dan panas serta hiruk pikuk yang berdesing di *Batavia*. Tidak hanya itu, sistem partikelir dari sebuah perkebunan membuat perekonomian masyarakatnya menjadi tumbuh dan berkembang.

Sistem perekonomian membawa pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat *Batavia* dan *Buitenzorg*, dengan ditandai banyaknya modal asing yang masuk dalam permodalan pertanian dan perkebunan. Hal ini menandakan pesatnya laju pertanian dan perkebunan seiring dengan banyak dibukanya perkebunan swasta di wilayah *Buitenzorg*. Mobilitas rakyat yang menggeliat ditambah pertumbuhan ekonomi membuat Pemerintah Kolonial tidak ragu untuk mengelektifikasi jalur *Batavia-Buitenzorg*. Setidaknya alasan seperti itu yang membuat elektrifikasi terjadi dan menghubungkan wilayah *Batavia-Buitenzorg*. Jalur jalur yang dilalui melalui Stasiun Batavia, Sawah Besar, *Noordwijk, Weltevreden*, Pegangsaan, Manggarai, *Meester Cornelis*, Pasar Minggu, Lenteng Agung, Pondok Tjina, Depok, Citayam, Bojong Gede sampai Tjilebut dielektifikasikan.

Rencana untuk elektrifikasi dimulai tahun 1915 untuk dikerjakan dan dicetuskan untuk membuat dan membuka pusat pembangkit air tenaga listrik (*waterkracht-bureau*) dan secara resmi digunakan elektrifikasi ini tahun 1925. Dengan dibukanya elektrifikasi ini, berarti tingkat mobilitas barang dan manusia bisa tercapai secara optimal. Sebagai akibat dari peningkatan mobilitas tersebut akan memberikan konsekuensi terhadap adanya peningkatan di bidang sarana dan prasarana transportasi. Dari penjelasan itu dapat disimpulkan bahwa sistem transportasi dalam suatu wilayah tertentu mempunyai hubungan yang sangat erat dengan sistem aktivitas sosial ekonomi manusia. Dapat diartikan pula bahwa hubungan antara sistem transportasi dengan aktivitas manusia berbanding lurus, yaitu dengan semakin meningkatnya intensitas aktivitas yang dilakukan oleh manusia maka akan dibutuhkan sistem transportasi yang semakin baik pula seperti dalam hal penyediaan sarana dan prasarana transportasi seperti kereta api listrik, begitu juga sebaliknya.

Kawasan perkotaan telah menjadi sangat luas dengan penyebaran sampai ke daerah satelit (*sub urban*). Karakteristik-karakteristik dasar pergerakan dalam kota juga ikut mengalami perubahan seiring dengan makin jauhnya jarak perjalanan harian masyarakat dari tempat pemukiman ke pusat kegiatan di pusat kota maupun kota satelit. Keadaan ini menyebabkan munculnya para komuter. Mereka tinggal di daerah *sub urban* dan bekerja di pusat kota, pada pagi hari mereka berbondong-bondong ke pusat kota dan sore harinya kembali ke tempat tinggal mereka di daerah *sub urban* atau sebaliknya. Keadaan ini tentu saja menuntut tersedianya pelayanan angkutan yang memadai, disamping prasarana

jalan, untuk mengakomodasi permintaan perjalanan dan mobilitas masyarakat yang semakin berkembang tersebut.

Munculnya permukiman di sekitar kota satelit tersebut menjadi cikal bakal tumbuhnya kota-kota baru. Sistem tanah partikelir dan dikenalnya monetisasi membuat sisi lain kota-kota kecil berkembang. Akan tetapi, kota-kota kecil ini bukan merupakan kota yang mandiri yang dapat menyediakan lapangan pekerjaan serta melayani kebutuhan fasilitas perkotaan bagi penduduk di wilayahnya, dan tidak bergantung pada lapangan kerja dan fasilitas perkotaan di kota induknya. Hal ini dapat dilihat dari kenyataan bahwa sebagian besar penduduk yang tinggal di kota-kota kecil ini bekerja di kota induk dan turut serta menikmati fasilitas pelayanan umum yang tersedia di kota induk. Mereka besar karena ada timbal balik dari kota besar.

Para pekerja yang bertempat tinggal di wilayah pinggiran dan melakukan aktivitasnya di kota induk dapat disebut sebagai kaum migran. Aktivitas kaum migran yang melakukan pergerakan dari wilayah pinggiran ke kota induk dapat dikelompokkan sebagai migrasi ulang alik, yaitu pergerakan yang dilakukan oleh migran dengan tidak ada niatan untuk menetap di wilayah tujuan dan dilakukan secara rutin dalam jangka waktu yang pendek, dan dapat terjadi dalam satu hari. Biasanya ada yang bekerja atau hanya menjual hasil bumi mereka ke stasiun terdekat untuk kemudian dikirim ke *Batavia* dalam jumlah pikulan.

Proses tersebut hanya bertahan 17 tahun. Tahun 1942 sistem dirubah karena bergantinya penguasa kolonial dari Belanda ke Jepang. Elektrifikasi yang membuat jalur *Batavia-Buitenzorg* sampai saat ini sangat terkenal merupakan

elektrifikasi tertua yang ada di bumi Indonesia khususnya di Pulau Jawa. Jalur tersebut memberikan manfaat sampai saat ini yang dirasakan para penumpang kereta api listrik jurusan Jakarta-Bogor.

## DAFTAR PUSTAKA

### Sumber Arsip :

*Besluit, 22 Juli 1868 Nomor 1. Koleksi Algemeen Secretarie. ARNAS*

*Besluit, 19 Februari 1884 Nomor ., Koleksi Algemeen Secretarie. ARNAS. Jakarta.*

*Electrische Locomotieven voor de Staatsspoorwegen op Java No. 3201-3202.  
Amsterdam: Werkspoor, 1923.*

*Encyclopedie van Nederlandsch-Indie II.*

*Memori Serah jabatan 1921-1930 (Jawa Barat). Jakarta: ANRI, 1976.*

*Nota Betreffende het ien aanzien der Staatsspoorwegen in Nederlandsch –Indie  
in Verband met de rydsomston digheden te volgen algemeene  
beleid, dalam lampiran , Besluit 15 September 1915 No. 4 ,  
Koleksi Algemeen Secretarie, Arsip Nasional Republik  
Indonesia.*

*A.R (Algemene regden, Staatsblaads) 1926 No. 334 dan 1927 No. 295.*

*A.B.S.T (Algemene Bepalingen Voor Spoor – En Tramwegen) atau Ketentuan  
Umum Tentang Kereta Api dan Trem, Staatsblaad 1927 No.  
259.*

*B.A.B.S (Bepalingen Anleg en Bedrijf Spoorwegen ) atau Ketentuan Umum  
tentang Pembuatan dan Perusahaan Kereta Api, Staatsblaad  
1927 No. 259.*

*B.V.S (Bepalingen Vervoer Spoorwegen) atau Ketentuan tentang Angkutan  
Kereta Api, Staatsblaad 1927 No. 262.*

*S.V (Spoorweg Veerordering) atau Ketentuan tentang Kereta Api, Staatsblaad  
1928 No. 210.*

*Regeringsalmanak Voor Nederlandsh Indie 1928.*

*Regerings Almanak voor Nederlandsche Indie 1870 (RA), Batavia :  
Landsdrukkerij.*

*Staatsblaad van NI 1905 No. 208 jo en Staatsblaad van NI 1926 No. 368.*

*Staatsblaad van NI 1922 No. 216.*

*Staatsblad van NI 1924 No. 378 bij Propince West Java.*

*Staatsblad van NI 1925 No. 79.*

*Staatsblad van NI 1926 No. 367.*

*Staatsblad van NI tahun 1926 No. 367.*

*Staatsblad van NI tahun 1936 No. 687.*

*Verslag van den Read van Beheer der NISM 1870-1873.*

**Sumber Buku :**

Atmamihardja, Maman R. *Sedjarah Sunda Dugi Ka Runtagna Kerajaan Padjajaran, Jilid I.* Bandung: Ganaco NV, 1958.

Boekoe Peringatan Dari *Staatsspoor en Tremwegen* di Hindia Belanda 1875-1925.

Brower, M.A.W. *Studi Budaya Dasar.* Bandung: Alumni, 1984.

Bruin, Jan de. *Het Indische Spoor in Corlegstijd – de Spoor – en Tramwegmaatchapij in Netherlands – Indie in tde Voolinie 1873-1949.* NVBS: Leiden, 2003.

Danasasmita, Saleh. *Sejarah Kota Bogor Bagian I.* Bogor: Pemerintahan Daerah Kota Bogor, 1983.

Darmawan. *Teknologi Jalan Rel.* Bandung: ITB, 2001.

de Vletter, M.E. *BATAVIA/DJAKARTA/JAKARTA, Beeld van een Metamorfose.* Nederland: Asia Major, 1997.

De Jong. *Michiel van Ballegoijen. Spoorwiegstation Op Java.* Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1993.

Dupare, H.J.A. *Trams en Tramlijnen – De Elektirische Stodstrams op Java,* Uitgovers Wyt: Rotterdam, 1972.

Furnivall, J.S. *Netherlands Indie.* Amerika: Cambridge University, 1939.

Gottschalk, Louis. *Mengerti Sejarah.* Jakarta: UI Press, 1986.

H.J Vincent, Houben. *“Introduction The Coulie System in Colonial Indonesia”,* dalam Houben, Vincent.J.H. and Lindblad, J. Thomas, ed., *Coulie Labaur in Colonial Indonesia A Study of Labaur*

- Relations in the Outer Islands 1900-1940*. Wiesbaden: Haraaowitz, 1999.
- Hadisutjipto, S.Z. *Sekitar 200 Tahun Sejarah Jakarta 1750-1945*. Jakarta: Dinas Museum dan Sejarah, 1979.
- Hanna, Williard, A. *Hikayat Jakarta*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1988.
- Holle, K.F. *De Batoe Toelis te Buitenzorg (Batutulis di Bogor)*. TBG deel 17 Hoepermans, 1869.
- Johannes.” *Red Advies Den Director Der Burgelijk Openbare Werken in Nederlands Indie Over Anleg van Spoorwegen op Java*”, dalam, *Tijdschrift Nederlads van Indie, Deel 1*, tahun 1879.
- Kamaluddin, Rustian. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1987.
- Kuntowijoyo. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994.
- Kartodirdjo, Sartono. *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia Suatu Altrnatif*. Jakarta: Gramedia, 1982.
- Lombard, Dennis. *Nusa Jawa : Silang Budaya Batas Batas Pembarata., Jilid 1*. Jakarta: Gramedia, 2000.
- M.A, Djuliali Suroyo. *Eksplorasi Kolonial Abad ke XIX Kerja Wajib di Karesiden Kedu 1800-1890*. Yogyakarta: Yayasan untuk Indonesia, 2000.
- M, Gani. *Kereta Api Indonesia*. Jakarta: Departemen Penerangan RI, 1978.
- Mozaik Perjuangan Kereta Api, Perusahaan Kereta Api, Bandung, 1995.
- Mubyarto (dkk). *Tanah dan Tenaga Kerja Perkebunan: Kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media, 1992.
- Mulyana, Agus. *Melintasi Pegunungan, Pedataran, Hingga Rawa rawa ; Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan (1878-1924)*. Depok: Universitas Indonesia, 2005.
- Nijhoff, Martinus. *Encyclopedia van Nederlandsch-Indie (ENI)*. Gravenhage : Tweede Druk, Vierde Dell, 1921.

- Oegama, J.J.G. *De Stoomtractie Op Java En Sumatra*. Deventer-Antwerpen: Kluwer Technische Boeken, 1982.
- Oerib, Simon. R. *Kisah Kereta Api Indonesia : S.S/S.S-V.S/D.K.A-R.I/D.K.A. Jil 1 Cet ke 1*. Bandung: Pengurus Besar Persatuan Buruh Kereta Api, 1953.
- Reitsma, Sa. *Gedenkboek der Staatspoor en Tramwegen in Netherlands Indie, Samong Steesteld Door*. Weltevreden: De Graaft, 1925.
- Reitsma, Sa. *Dienst der Staatsspoorwegen en tremwegen Mededelingen Administratieve Dienst Generaal Kantoor. No . 1 Indische Spoorwe Politiek Deel le De Tarieven der SS en trem op Java van 1878 en met 1910 Door S.A. Reitsma. Hoodambienaar ter beschikking SS en Trem*. Weltevreden: H. Brecht, 1920.
- Riclefs, M.C. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*. Jakarta: Serambi, 2005.
- Sastradinata, Kosoh et. al. *Sejarah Daerah Jawa Barat*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1977/1978.
- Subarkah, Imam. *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita, 1867-1952*. Bandung: Yayasan Pustaka, 1992.
- Susatya, Rachmat. *Pengaruh Perkeretapian di Jawa Barat pada Masa Kolonial*. Bandung: Tanpa Penerbit, 2008.
- S, Nawiyanto. *Agriculture and Development in A Frontier Region of Java: Besuki, 1870-early 1900* Yogyakarta: Galang Press, 2003.
- Siswadhi. *Batavia Kisah Jakarta Tempoe Doeloe dalam Intisari*. Jakarta: Gramedia, 1988.
- Suryo, Djoko. *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada, 1989.
- Suhartono. *Apanage dan Bekel Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta 1830-1920*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 1991.
- Tjandrasasmita, Uka (dkk). *Sejarah Perkembangan Kota Jakarta*. Jakarta: Dinas Museum dan Pemugaran, 2000.
- The Liang Gie. *Sedjarah Pemerintahan Kota Djakarta*. Jakarta: Kotapraja Djakarta Raya, 1958.

Tim Telaga Bakti Nusantara. Sejarah Perkeretaapian Indonesia, Jilid 1, Bandung: Angkasa, 1997.

van Ballegoijen de Jong, Michael. *Spoorwegstations op Java, De Bataafche Loeuw*, 1993.

van, Doorn, J.A.A. *De Lacaste eeuw van Indie Ontwikkeling en Ondergang van een Kolonial Project*. Amsterdam: Uitgeverij Bert Bakker, 1995.

**Majalah dan Koran :**

Majalah KABIN edisi Oktober-November 2010, PT. Kereta Api Indonesia

Majalah KABIN edisi Desember-Januari 2011, PT. Kereta Api Indonesia

Majalah KABIN edisi Januari-Februari 2011, PT. Kereta Api Indonesia

A.K. “*De Preanger Regentshappen II*”, *Java Post*. no. 45. 7 November 1914.