

ABSTRAK

WIJI NURHAYAT. *Bon-Bon : Kereta Api Listrik Batavia-Buitenzorg, 1925-1942*. Skripsi. Program Studi Pendidikan Sejarah, Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Jakarta, 2011.

Lokomotif yang biasa masyarakat sebut Bon-Bon ini karena suara yang dihasilkan oleh lokomotif ini berbunyi bon-bon. Tempat (spasial) dari peristiwa tersebut adalah wilayah *Batavia* termasuk didalamnya *Afdeling Buitenzorg* yang termasuk dalam wilayah kekuasaan *Residentie Batavia* sedangkan waktu (temporal) adalah 1925 saat pertama kali peresmian kereta api listrik dan diakhiri tahun 1942 saat Jepang masuk dan berakhirnya kekuasaan *Nederland Indies*.

Masalah utama dalam penelitian ini adalah Mengapa kereta api listrik ini dibangun oleh *Staatsspoorwegen*, bagaimana teknologi yang digunakan, serta dampak yang dihasilkan dari adanya kereta api listrik pertama ini ? Metodologi yang digunakan adalah metode sejarah dan penyajian hasil penelitian akan dilakukan dalam bentuk deskriptif naratif yang lebih banyak menguraikan kejadian dalam dimensi ruang dan waktu.

Berdasarkan masalah penelitian yang diajukan tersebut, ditemukan berbagai jawaban sebagai berikut : Temuan tersebut diantaranya adalah *pertama*, pembangunan jalur kereta api listrik *Batavia* sampai *Buitenzorg* dilatarbelakangi oleh alasan politik, ekonomi dan sosial. *Kedua*, jalur elektrifikasi yang dibuat sepenuhnya merupakan proyek dari perusahaan kereta api negara (*Staatsspoowegen*). Awalnya proyek pengerjaan jalan kereta api dikerjakan oleh *Nederlandsch - Indie Spoorwegen Maatschappij* (NISM) hingga pengoprasian kereta dengan tenaga uap sampai tahun 1920. Setelahnya semua berubah dengan kebangkrutan yang dialami oleh NISM (1911). *Staatsspoorwegen* masuk dan mengambilalih jalur dengan membeli dari NISM serta mengambil konsesi pengelektrifikasi dari *Batavia* hingga *Buitenzorg*. Pengelektrifikasi dilakukan untuk merubah teknologi yang lebih baik dari sebuah proyek kereta api.

Seiring sejalan dengan pengelektrifikasi, lokomotif diubah dengan menjalankan lokomotif listrik menggantikan lokomotif uap. Hal ini tentu dilihat sebagai sebuah perubahan dan kemajuan, tidak hanya dari waktu tempuh yang lebih cepat tetapi unsur lingkungan ikut mengambil bagian dari perubahan ini. *Ketiga*, teknologi yang digunakan pun mengalami perubahan dengan mengganti lokomotif uap menjadi lokomotif listrik. Tidak hanya itu, teknologi manual masih tetap dipertahankan. Misalnya persinyalan masih dilakukan secara manual sama seperti kereta uap dengan menggunakan sinyal tuas. Perubahan lain yang tidak kalah penting adalah penggunaan arus listrik searah 1500 v yang digunakan untuk menarik lokomotif dan gerbong gerbong yang di mediasi oleh tiang pancang listrik. *Keempat*, pembangunan jalur kereta api listrik memberikan dampak positif bagi penumpang, lingkungan, tumbuhnya lapangan pekerjaan dan berkembangnya wilayah wilayah yang terisolasi atau tidak begitu dikenal.

Pembangunan jalur kereta api listrik membuat pendistribusian hasil hasil pertanian dan perkebunan dari daerah *Stadsgemente Buitenzorg* menuju *Stadsgemente Batavia* menjadi cepat untuk diangkut menuju Pelabuhan *Tanjoeng Prioek* ataupun daerah lain di *Batavia*. Kemudian para penglaju diuntungkan dengan perjalanan yang sedikit cepat. Tidak kalah pentingnya adalah perbaikan lingkungan dari uap yang menghasilkan banyak polusi lewat asap hitam yang dihasilkan oleh lokomotif dan penampungan limbah batubara menjadi tidak ada. Pembangunan tiang pancang listrik juga memberikan berkah bagi orang orang pribumi disekitar untuk menjadi kuli pembangunan. Tidak hanya itu, keterlibatan orang Cina dan orang Eropa menjadi sisi lain bagaimana tenaga kerja tumbuh dari sebuah proyek yaitu kereta api.

MOTTO DAN LEMBAR PERSEMBAHAN

Bismillahirrahmanirrahim...

Teruslah bergerak hingga kelelahan itu lelah mengikutimu, teruslah berlari hingga kebosanan bosan mengejarimu, teruslah berjalan hingga keletihan letih bersamamu dan tetaplah berjaga hingga kelesuan itu lesu menemanimu

(Wiji Nurhayat)

Apapun yang diterima adalah informasi, jika dipertahankan menjadi pengetahuan, jika digunakan menjadi kepintaran, tepat digunakan itu kebijaksanaan

(Wiji Nurhayat)

Life is like a Train

*Skripsi ini kupersembahkan
untuk*

Kedua orang tua ku yang selalu ada disetiap langkah perjalanan kehidupanku, yang telah mencurahkan segala kasih sayang mereka kepada diriku dan adikku yang telah mendukung dan membantu dalam segala hal juga teman dan sahabat yang mengiringi motivasiku.

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim...

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran ALLAH SWT , Alhamdulillah, berkat karunia-NYA penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini. Berbagai halangan penulis rasakan dalam penyusunan skripsi ini. Oleh sebab itu, dalam kesempatan ini penulis ingin sampaikan ucapan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah membantu penulis sehingga penyusunan skripsi ini dapat selesai.

Ucapan terima kasih pertama saya ucapkan kepada kedua orang tua saya, Bapak Jumanto dan Ibu Susilawati yang selalu mendoakan saya dalam menulis serta menyusun skripsi ini. Semangat dan usaha yang tidak gampang menyerah yang saya dapatkan adalah jerih payah yang mereka berikan untuk saya melalui doa dan dukungan dari kedua orang tua.

Rasa terima kasih saya ucapkan kepada Drs. Abrar, M.Hum dan Dra. Umasih, M.Hum, selaku Dosen Pembimbing I dan Dosen Pembimbing II. Beliau banyak memberikan bimbingan dengan setulus hati. Selain itu, penulis banyak mendapatkan pengetahuan tentang kesejarahan yang banyak dari mereka berdua.

Penulis ucapan terima kasih kepada Dr. Koos Hendranti Hutapea M.Hum, karena banyak membantu dalam upaya penterjemahan bahasa Belanda dan *Sharenya* mengenai penelitian penulis. Kemudian berterima kasih kepada lembaga Beasiswa Women Internasional Club yang memberikan saya dana penelitian guna

memudahkan saya untuk melakukan penelitian. Peneliti juga sampaikan rasa terima kasih kepada Lembaga Women Internasional Club.

Penulis juga ingin sekali sampaikan rasa terima kasih kepada teman teman IRPS, Bapak Leo Krisanto S.E, yang memberikan banyak pengetahuan tentang kereta api, dan Pak Aditya Hatmawan S.S, yang memberikan gambaran tentang sejarah kereta api yang cukup unik jika dibicarakan. Mantap dan maju terus untuk IRPS.

Kepada adikku Fitria Nur Indah Sari, Maulita Agustina, dan Octavia Nur Cahyanti terima kasih atas semangatnya yang memberikan imajinasi dan masukan tentang kereta api. Kepada teman temanku terutama Kos an Gaul, Muhidin, Afif, Fadil, Andre, Moncos, Kenang, Ozim, Rajasa, Gons, Imam, Beta, Fuky, Nda, dan Auvi yang banyak berdiskusi dan Nova yang selalu care tentang karya tulis kami berdua. Sudi, Johan, Aditya, Geri, Banu, Bara, Sandi, Niru, Hans, Abdul, dan Indra yang selalu setia bermain futsal, Anggi Septiani yang selalu memberikan fasilitas kos an untuk *share* bareng dengan Giri Rahmawati Fahmi, Jumiati, Sartika Rahman, Dian, Bhina, Wiwin, Citra, Nanda, Waode, Dwi, Chandra, Jumi, Gandis, Asep, Lidya Indriyani, Indri ndut, Fiky, Mimi, Yayuk dan Aya Sophia. Untuk Alm. Dwi Budi Rayna Pratiwi penulis tidak akan pernah terlupa. Terima kasih turut saya berikan kepada Putri, Lia Anggreni, Laila Firdausiah el Islamy dan Indah Pipit Sanjaya, terima kasih telah memberikan semangat dan penulis akan selalu mengingat dan tidak pernah terlupa.

Penulis juga ingin sampaikan terima kasih kepada Drs. Setiadi Sulaeman, Dra. Yasmis, Dra. Budiarti M.Pd, dan Drs. Nurzengki Ibrahim M.M. serta Sugeng Prakoso S.S, Adi Nusferadi S.S, Bapak Hasmi Yanuardi S.S, Bapak Fahmi Aditya S.Pd yang memberikan semangat dan pengetahuan tentang kesejarahan.

Terakhir penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini. Semoga tulisan skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi ilmu sejarah secara umum dan ilmu pengetahuan tentang kereta api.

Jakarta, 11 Januari 2012

Salam Hormat,

WNH

DAFTAR ISI

DAFTAR	HALAMAN
LEMBAR PENGESAHAN.....	i
ABSTRAK.....	ii
MOTTO & PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR SINGKATAN.....	x
DAFTAR ISTILAH.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Dasar Pemikiran.....	1
B. Pembatasan dan Perumusan Masalah.....	8
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	9
D. Metode Penelitian.....	9
BAB II KONDISI GEOGRAFIS BATAVIA DAN BUITENZORG	
A. Letak Wilayah Batavia dan Buitenzorg.....	12
1. <i>Afdeling Staat en Veerstedes van Batavia</i>	14
2. <i>Stadsgemeente Meester Cornelis</i>	21
3. <i>Stadsgemeente Buitenzorg</i>	23
B. Penduduk Batavia dan Buitenzorg.....	26
C. Sistem Perekonomian Masyarakat Batavia dan Buitenzorg.....	33

BAB III ELEKTRIFIKASI KERETA API

A. Pembangunan Jalur Kereta Awal Batavia-Buitenzorg	40
B. Pengambilalihan Jalur Batavia-Buitenzorg oleh SS dari NISM...	44
C. Kebijakan Elektrifikasi Kereta Api.....	46
D. Teknologi Kereta Api Listrik	
1. Lokomotif Listrik ESS/WH (BonBon).....	54
2. Lebar Sepur (<i>Spoorwijdte</i>).....	57
3. Sistem Pengereman <i>Westinghouse</i>	58
4. Gerbong	59
5. Sistem Persinyalan.....	61
6. Pembangkit Tenaga Listrik.....	63
7. Sistem Kerja Mesin Lokomotif Listrik.....	66
BAB IV DAMPAK EKONOMI DAN SOSIAL KERETA BON-BON PADA MASYARAKAT BATAVIA-BUITENZORG	
A. Terbukanya Lapangan Kerja Baru.....	70
1. Orang Pribumi (<i>Inlanders</i>).....	73
2. Orang China (<i>Chinezen</i>).....	77
3. Orang Eropa (<i>European</i>).....	78
B. Perkembangan dan Pembangunan Kota.....	81
BAB V KESIMPULAN.....	90
DAFTAR PUSTAKA.....	95
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR SINGKATAN

AVR	: Algemeen Verslag Residence
BB	: Binnenlands Bestuur
BGKW	: Bataviaasch Genotschaap van Kunsten en Wetenschappen
BOSM	: Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij
BOW	: Burgerlijk Opebere Werken
BVO	: Bestuursher Voorings Ordonantie
ENI	: Ensylopedia van Nederlandsch Indie
ESS	: Electriche Staatsspoorwegen
IFES	: Indische Finance de Electrificatie van de Spoorwegen
KV	: Kolonial Verslag
MVO	: Memorie van Overgave
NHM	: Nederlandsche Handel Maatschappij
NIEM	: Nederlandsch Indisch Escomto Maatschappij
NISM	: Nederlandsch Indies Spoorweg Maatschappij
RA	: Ragerings Almanak
RO	: Regentschaps Ordonantie
SS	: Staatsspoorwegen
TNI	: Tijdschrift Voor Nederlandsch Indie
VOC	: Veregnigde Oost-Indisch Compagnie

DAFTAR ISTILAH

Afdeling	: Daerah yang terbagi-bagi menjadi lingkungan kecil
Arbeiders	: Tenaga kerja
Baanwachter	: Penjaga pintu kereta api
Baanweger	: Penjaga dan Perawat kereta api
Benedenstad	: Kota bawah
Bovenleidingen	: Instalasi aliran listrik atas
Bovenstad	: Kota atas
Bredspoor	: Lebar sepur besar biasanya 1435 mm
Districhten	: Wilayah yang cakupannya lebih sempit dari afdeling
Doorsnede	: Penampang
Doublespoor	: Jalur kembar atau ganda
Draaistroom	: Arus bolak balik
Engkelspoor	: Jalur tunggal
Evolusi	: Perubahan secara lambat
Gelijkstroom	: Arus listrik searah
Inlander	: Penduduk Pribumi
Inrichtingen Sinyal	: Sinyal manual
Koperen draagkabel	: Kabel tembaga
Lijn	: Jalur
Maatschapij	: Perusahaan
Moneterisasi	: Sistem ekonomi uang

Normaalspoor	: Lebar sepur normal biasanya 1067 mm
Onderneming	: Pengusaha
Onderstasiun	: Stasiun bawah
Ophangdraad	: Kawat bergantung
Prade Kracht (PK)	: Tenaga Kuda
Revolusi	: Perubahan secara cepat
Residentie	: Wilayah yang cakupannya lebih luas dari Stadsgemeente dan afdeling yang dipimpin oleh seorang residen.
Slam	: Penduduk asli
Smalspoor	: Lebar sepur kecil biasanya 750-600 mm
Spoorwijdte	: Lebar sepur
Stadsgemeente	: Wilayah yang cakupannya lebih luas dari afdeling dan merupakan bagian dari Province
Staal kabel	: Kabel baja
StaatsSpoorwegen	: Perusahaan kereta api negara
Vorsttenlanden	: Kerajaan
Vrije Arbeiders	: Tenaga kerja bebas
Waterkracht	: Pembangkit tenaga air