

NASIONALISASI PERUSAHAAN OOSTJAVA STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ DI SURABAYA TAHUN 1950-1965

Oleh: Bety Amaliya Wardani, Prodi Ilmu Sejarah, Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta, betyamaliyaw@gmail.com

ABSTRAK

Trem merupakan salah satu moda transportasi yang cukup penting dalam menunjang perkembangan kota. Di Surabaya, Oostjava Stoomtram Maatschappij adalah perusahaan trem pertama yang membuka jalur dalam kota. Perkembangan trem OJS di lingkungan perekonomian masyarakat mampu mendorong perusahaan untuk bersaing dengan perusahaan lainnya dalam perekonomian nasional. Hal ini mengakibatkan perusahaan OJS menjadi salah satu perusahaan yang turut dinasionalisasi tahun 1959. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui perkembangan perusahaan OJS di Surabaya, proses terjadinya nasionalisasi, dan dampak yang ditimbulkan dari nasionalisasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan OJS melakukan pembukaan jalur trem uap dan listrik mulai dari Ujung sampai Sepanjang yang membentang melewati Kota Surabaya. Pada masa Jepang, OJS digabungkan dengan 10 perusahaan swasta trem lain menjadi Riyuku Shokyoku dan setelah Indonesia merdeka perusahaan-perusahaan swasta tersebut bergabung dengan Staatspoorwegen/ Vereenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS). tahun 1959, perusahaan OJS resmi dinasionalisasi Pemerintah Indonesia dan kemudian digabungkan dalam Djawatan Kereta Api. Dampak adanya nasionalisasi perusahaan OJS adalah adanya status kepemilikan perusahaan OJS dari pengusaha swasta Belanda ke Pemerintah Indonesia, sehingga mengakibatkan terjadinya perubahan dalam sistem manajemen perusahaan serta kurangnya tenaga ahli pegawai perusahaan.

Kata Kunci: Perusahaan OJS, Nasionalisasi, Surabaya

NATIONALIZATION OF OOSTJAVA STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ COMPANY IN SURABAYA 1950-1965

ABSTRACT

Trem is one of those transportation that quite important to boost city development. In Surabaya, Oostjava Stoomtram Maatschappij is the first trem company that opened a track in town. OJS's trem growth in community economic environment is capable to compete with others company in national economy's. This resulted that OJS is one of those companies that included in nationalization in 1959. This research aim to know OJS development in Surabaya, the nationalization process, and the effect from nationalization itself. The results show that OJS opened steam and electric trem track's starting from Ujung to Sepanjang passing through Surabaya. In Japan era, OJS combined with another ten private trem companies and became Riyuku Shokyoku and after Indonesia independence, those another private companies joined with Staatspoorwegen/Vereenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS). In 1959, OJS officially nationalized by Indonesian government and then combined in Djawatan Kereta Api. The impact from OJS's nationalization is the emergence of ownership status from Dutch private companies to Indonesian government, so that resulted the change of company management system and the lack of company's employee expert.

Keywords: OJS Company, Nationalization, Surabaya

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan penting bagi kehidupan manusia terutama dalam melakukan mobilitas sehari-hari. Pemenuhan kebutuhan akan transportasi semakin meningkat setelah dijalankannya sistem tanam paksa. Menurut sistem ini, pungutan dari rakyat tidak lagi berupa uang tetapi berupa hasil tanaman yang dapat diekspor.¹ Kebutuhan akan transportasi semakin meningkat ketika Undang-Undang Agraria (UUA) mulai diterapkan di Hindia Belanda tahun 1870. Hal ini dikarenakan keberadaan UUA yang mempermudah perusahaan-perusahaan asing untuk menanamkan modalnya di Hindia Belanda. Selain itu, kebebasan dan keamanan para pengusaha dijamin oleh pemerintah.² Oleh karena itu, tidak heran apabila setelah penerapan UUA banyak tumbuh perkebunan dan pabrik di Hindia Belanda, khususnya di pedalaman Jawa. Pertumbuhan perkebunan dan pabrik tersebut memungkinkan adanya pertambahan transportasi untuk mengangkut hasil-hasil produksi dari pedalaman menuju pelabuhan yang kemudian diekspor. Akan tetapi, sarana dan prasarana transportasi yang ada masih sangat sederhana, sehingga membuat sistem pengangkutan berjalan lambat.

Lambatnya pengangkutan tersebut mendorong Pemerintah Hindia Belanda untuk melakukan perbaikan sarana dan prasarana transportasi. Perbaikan dimulai dengan mengupayakan dibukanya jalur kereta api. Pembukaan jalur kereta api pertama dipelopori oleh perusahaan swasta Belanda yaitu *Nederlandsch Indisch Spoorweg Maatschappij* (NISM). NISM kemudian mulai melakukan pengajuan izin untuk pembukaan jalur kereta api kepada Pemerintah Hindia Belanda. Perusahaan NISM pada akhirnya mendapatkan izin *konsesi*³ untuk membangun jalur kereta api pertama dari Semarang menuju Tanggung.

¹ Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900 dari Emporium sampai Imperium jilid 1*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1993), hlm 306.

² Ricklefs, M.C, *Sejarah Indonesia Modern*, (Yogyakarta: UGM Press, 1995), hlm 190.

³ *Konsesi* atau dalam bahasa Inggris *concessions* adalah suatu izin dari pemerintah di

Keberhasilan NISM tersebut turut mendorong tumbuhnya perusahaan-perusahaan kereta api di Hindia Belanda, salah satunya *Staatsspoorweg* (SS). Selain itu, NISM juga mendorong para pengusaha Belanda untuk mengumpulkan modal dan mendirikan perusahaan kereta api maupun trem yang berpusat di daerah, khususnya Surabaya. Perusahaan swasta *OostJava Stoomtram Maatschappij* (OJS) adalah salah satu perusahaan di Surabaya yang menjalankan trem⁴ dalam kota.⁵ OJS membangun lintas Ujung Krian dan lintas-lintas di sekitar Mojokerto, serta jaringan trem listrik di dalam Kota Surabaya.

Pada masa pemerintahan kolonial Hindia, perusahaan OJS membawa banyak kemajuan, baik dari segi ekonomi dan perkembangan kota Surabaya. Akan tetapi, perkembangan tersebut tidak terjadi pada masa Pendudukan Jepang, karena Pemerintah Jepang cenderung menggunakan trem untuk keperluan Perang Asia Timur Raya. Oleh karena itu, trem pada masa Jepang berada di bawah komando Militer

dalam mengusahakan suatu keaktifan perekonomian, yang pada umumnya disertai dengan syarat-syarat dan batas waktu yang telah ditentukan. *Konsesi* juga dapat diartikan memberi kuasa untuk mengeksploitasi. Lihat Sri Retna Astuti, "Kereta Api Ambarawa-Yogyakarta Suatu Kajian Sejarah Sosial Ekonomi pada Abad 19^o", dalam *Jarahnitra* (No. 002, 1994), hlm. 10.

⁴ Trem merupakan transportasi masal yang dapat menampung banyak penumpang, kendaraan ini biasanya terdiri dari satu set (dua gerbong) karena harus menyesuaikan keadaan kota. Trem berjalan di atas rel yang berbeda dengan kereta api yang menggunakan jalur khusus untuk rel, sedangkan trem biasanya berbaur dengan lalu lintas kota lainnya. Lihat Dwi Ratna Nurhajarini, "Trem Di Surabaya Masa Kolonial Sampai Pasca Kolonial", dalam *Patrawidya*, Vol. 14, No. 3, (Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya, 2013), hlm 442.

⁵ Nasution, *Ekonomi Surabaya Pada Masa Kolonial 1830-1930*, (Surabaya: Intelektual, 2006), hlm. 76.

Kerajaan Jepang.⁶ Jepang kemudian menggabungkan perusahaan-perusahaan swasta trem menjadi satu dalam *Riyuku Sokyoku*.⁷ Setelah Indonesia merdeka, gabungan dari perusahaan-perusahaan trem tersebut kemudian bergabung dengan perusahaan milik Belanda yaitu, *Staatspoorwegen/ Vereenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS)* sampai tahun 1950 yang kemudian diambilalih oleh Pemerintah Indonesia dan kemudian menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). Proses pengambilalihan pada mulanya dilakukan pada Balai Besar Kereta Api di Bandung yang kemudian menjadi Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Setelah itu, berkembang pada perusahaan-perusahaan swasta Belanda di daerah termasuk perusahaan OJS yang secara resmi dinasionalisasi oleh Pemerintah Indonesia tahun 1959 dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah no. 40 tahun 1959.

METODE PENELITIAN

Sejak penelitian dan penulisan sejarah dilakukan secara ilmiah, maka penelitian dan penulisan sejarah menggunakan metode sejarah. Hal ini menyatakan bahwa terdapat cara, prosedur, atau teknik untuk mencapai suatu tujuan secara efektif dan efisien.⁸ Terdapat empat metode dalam penelitian sejarah yaitu heuristik, verifikasi sumber, interpretasi, dan historiografi. Namun, sebelumnya peneliti melakukan pemilihan topik berdasarkan kedekatan intelektual.

1. Heuristik

Heuristik adalah langkah pertama yang dilakukan oleh peneliti dalam menyusun karya ilmiah. Peneliti kemudian melakukan heuristik di beberapa perpustakaan dan badan arsip guna mencari dan menemukan sumber yang berkaitan dengan pokok bahasan

penelitian. Sumber yang telah peneliti temukan dapat digolongkan menjadi dua yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Pengumpulan sumber tersebut dilakukan di Perpustakaan Nasional, Arsip Nasional Republik Indonesia, Perpustakaan Universitas Negeri Yogyakarta, Laboratorium Jurusan Pendidikan Sejarah Universitas Negeri Yogyakarta, Perpustakaan UNAIR, BPAD Jawa Timur, dan DAOP 8 Surabaya.

2. Verifikasi Sumber

Setelah melakukan heuristik peneliti kemudian verifikasi sumber. Kebutuhan sumber primer dalam kajian sejarah menuntut peneliti untuk memastikan bahwa sumber yang digunakan adalah sumber yang autentik. Kepastian autentisitas dari sumber primer akan memenuhi verifikasi ekstern. Setelah memastikan bahwa sumber yang diperoleh tersebut autentik, peneliti kemudian melakukan verifikasi intern. Dilakukan dengan membandingkan informasi yang diperoleh untuk menentukan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian.

3. Interpretasi

Serpihan-serpihan informasi yang telah terverifikasi kemudian disusun menjadi satu rangkaian utuh dalam proses interpretasi. Sebuah fakta sejarah mengenai sebuah peristiwa akan tersusun dalam proses ini. Peneliti mencoba untuk sedapat mungkin menekan subjektivitas dalam proses ini, agar dapat memperoleh fakta sejarah yang objektif.

4. Historiografi

Historiografi atau penulisan sejarah merupakan tahap akhir dalam penelitian sejarah. Pada proses ini peneliti akan menggambarkan sebuah peristiwa sejarah sesuai dengan metode penulisan sejarah ilmiah. Judul penelitian yang akan digunakan peneliti dalam penulisan ini adalah "Nasionalisasi Perusahaan *Oostjava Stoomtram Maatschappij* di Surabaya tahun 1950-1965".

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. PERKEMBANGAN *OOSTJAVA STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ*

Perkembangan Surabaya pada abad ke-19 dimulai setelah ditetapkannya UUA pada 1870.

⁶ Irfan Aripuddin, *Ensiklopedia Mini: Alat Transportasi dari Masa ke Masa*, (Bandung: Angkasa, 2013), hlm. 71.

⁷ Arfina Meifina Setiono dan Gayung Kasuma, "Dinamika Pegawai Perusahaan Kereta Api di Jawa Tahun 1945-1965", dalam *Verleden*, Vol. 3, No. 1, (Surabaya: Unair, Desember 2013), hlm. 70.

⁸ Daliman. A, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2012), hlm. 27.

Penetapan UUA membuka peluang bagi pihak asing untuk menanamkan modalnya di Hindia Belanda. UUA di satu pihak bertujuan untuk melindungi petani-petani Indonesia terhadap kehilangan hak milik atas tanah, dan di lain pihak membuka peluang bagi orang-orang asing untuk menyewa tanah dari rakyat Indonesia bagi kepentingan usaha perkebunan.⁹ Setelah penetapan UU ini, pertumbuhan perusahaan perkebunan dan luas tanah perusahaan semakin meningkat. Peningkatan jumlah ini kemudian berpengaruh pada perkembangan transportasi untuk kepentingan perdagangan hasil produksi.

Perkembangan sistem transportasi darat yang lebih baik sangat dibutuhkan dalam pertumbuhan perusahaan perkebunan di Surabaya. Hal ini disebabkan oleh lamanya sistem transportasi pada waktu itu, sehingga mengakibatkan banyak hasil bumi menumpuk di gudang-gudang di daerah pedalaman dan membusuk karena tidak terangkut.¹⁰ Padahal kapal-kapal yang akan mengangkut barang-barang hasil produksi tersebut sudah menunggu di pelabuhan, bahkan sampai berbulan-bulan lamanya. Oleh karena itu, demi memperlancar proses pengangkutan dari daerah-daerah penghasil perkebunan dengan pelabuhan dibutuhkan sistem transportasi yang lebih baik, yaitu dibukanya jalur kereta api.

Pembangunan jalur kereta api yang pertama di Hindia Belanda adalah jalur Semarang (Kemijen)-Tanggung sepanjang 25 km tahun 1864 dan mulai beroperasi tahun 1867. Pembangunan ini bermula dari permintaan *konsesi* pengusaha swasta untuk mengatasi masalah pengangkutan hasil produksi dari daerah perkebunan. Pada tahun 1862 *konsesi* tersebut disetujui pemerintah dan kemudian dilanjutkan dengan mendirikan perusahaan kereta api swasta, yaitu *Nederlanssch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) yang dipimpin

oleh Ir. J. P. de Bordes.¹¹ NISM adalah perusahaan swasta pertama yang menjadi pionir perkeretaapian di Indonesia.¹²

Keberhasilan NISM dalam mendapatkan izin *konsesi* pembangunan jalur kereta api di Semarang kemudian membuat pengusaha lain terdorong untuk mengajukan izin yang sama, terutama dalam moda transportasi trem. Di Jawa, ada beberapa perusahaan yang berdiri setelah para pengusaha-pengusahaan Belanda menanamkan modalnya, diantaranya adalah:

Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS), *Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS), *Semarang Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS), *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (OJS), *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM), *Mojokerto Stoomtram Maatschappij* (Md.SM), dan *Malang Stoomtram Maatschappij* (MSM).¹³

Di Jawa Timur khususnya Surabaya, perusahaan OJS melakukan pembangunan jalur Mojokerto-Ngoro dan jalur Ujung-Sepanjang. Perusahaan OJS mendapatkan hak *konsesi* dari pemerintah kolonial untuk mengelola kegiatan transportasi trem di Surabaya tahun 1886. Perusahaan ini dalam perkembangannya mengoperasikan trem uap dan trem listrik dalam Kota Surabaya sepanjang 107 KM. Pemakaian trem listrik oleh perusahaan OJS ini baru dimulai tahun 1910 yang menjadi tonggak awal modernisasi transportasi di Kota Surabaya.

Perusahaan OJS sendiri didirikan di Negeri Belanda pada 7 Juni 1888 yang merupakan gabungan dari beberapa pengusaha atau pemilik modal yang berasal dari Amsterdam, Graven's hage, Rotterdam, dan

¹¹ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: Angkasa, 1997), hlm. 53.

¹² Gani, M. *Kereta Api Indonesia*, (Jakarta: Departemen Penerangan Republik Indonesia, 1978), hlm. 32.

¹³ Kementrian Perhubungan, *Perkembangan Transportasi di Indonesia dari Masa ke Masa*, (Jakarta: Pemerintah Perhubungan Republik Indonesia, 2010), hlm. 71.

⁹ Daliman, A. *Sejarah Indonesia Abad XIX-Awal Abad XX: Sistem Politik Kolonial dan Administrasi Pemerintahan Hindia-Belanda*, (Yogyakarta: Ombak, 2011), hlm. 45-46.

¹⁰ Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, (Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api, 1992), hlm. 5.

beberapa kota di negeri Belanda.¹⁴ Struktur organisasi perusahaan juga dibentuk guna mengawasi perkembangan perusahaan di Surabaya. Struktur organisasi tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 1
Struktur Organisasi Perusahaan OJS



Sumber: *Regerings Almanak van Nederlandsch-Indie* tahun 1899-1909.

Pada mulanya pembukaan jalur yang dilakukan oleh perusahaan OJS untuk tujuan mempermudah pengangkutan hasil produksi perkebunan ke pelabuhan, oleh sebab itu jalur trem OJS melewati empat pabrik gula yaitu, PG. Selorejo, PG. Modjoagoeng, PG. Brangkal, dan PG. Sentanenlor kemudian berakhir di Wates. Berdasarkan angkutannya, perusahaan OJS menetapkan tarif-tarif tersendiri baik untuk penumpang, bagasi (barang bawaan penumpang), dan barang perusahaan. Penetapan tarif-tarif tersebut juga diklasifikasikan dalam beberapa kelas, sehingga dapat dikatakan bahwa sistem stratifikasi sosial masih dijalankan dalam pengangkutan. Perbedaan kelas tersebut dapat dilihat dari gerbong-gerbong yang digunakan, yaitu untuk golongan

Eropa diberi pendingin udara, sedangkan untuk orang Timur dan pribumi tanpa menggunakan pendingin. Tarif-tarif pengangkutan barang juga terdapat perbedaan dan ditentukan berdasarkan per 100 kg barang yang diangkut.

Pada perkembangannya pemerintah Belanda lebih mengutamakan pengangkutan hasil produksi perusahaan perkebunan dan industri gula yang akan menuju pelabuhan untuk diekspor. Sedangkan untuk pengangkutan penumpang masih sedikit karena mahalnya tarif yang diberatkan pada penumpang dengan diklasifikasikan berdasarkan kelas-kelas, sehingga hanya golongan-golongan tertentu yang dapat menikmatinya. Oleh karena itu, pada masa depresi ekonomi tahun 1930-an meskipun trem masih berjalan namun mengalami penurunan pendapatan. Berkurangnya jumlah pengangkutan barang hasil produksi perkebunan yang mengalami penurunan karena adanya pembatasan produksi terutama gula.

Penurunan juga terjadi pada pengangkutan penumpang. Tahun 1932 penumpang *abonemen* kelas I yang diangkut berjumlah 347, sedangkan tahun 1935 menurun tajam menjadi 61 penumpang.¹⁵ Titik puncak penurunan pengangkutan tersebut terjadi tahun 1935. Mahalnya harga tarif trem kelas I juga menjadi alasan menurunnya pengangkutan, sehingga banyak yang beralih untuk menggunakan trem kelas II atau kelas III. Selain itu, adanya moda transportasi lain yang lebih murah seperti becak, gerobak, dan delman juga turut mempengaruhi penurunan tersebut. Hal itu yang kemudian menyebabkan merosotnya keuangan perusahaan trem OJS.

Penurunan pengangkutan perusahaan trem OJS berlanjut sampai pecahnya Perang Dunia II tahun 1938 yang kembali membuat keamanan Hindia Belanda terusik. Pecahnya Perang Dunia II mengancam keamanan dunia, termasuk Hindia Belanda. Memanasnya Blok Barat dan Blok Timur turut membawa Belanda untuk terlibat dalam perang tersebut. Belanda yang berpihak pada Blok Barat (Sekutu) harus ikut berhadapan dengan Blok Timur, salah satunya adalah Jepang. Kekalahan Sekutu atas Jepang tahun 1942 turut membawa dampak di Asia Timur, sehingga pecah juga Perang Asia Timur Raya yang membuat Belanda harus menyerahkan Hindia Belanda. Jepang sebagai pemenang Perang Dunia II berhak mendapatkan

¹⁴ Dwi Ratna Nurhajarini, "Trem Di Surabaya Masa Kolonial Sampai Pasca Kolonial", dalam *Patrawidya*, Vol. 14, No. 3, (Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya, 2013), hlm. 452.

¹⁵ *Ibid.*, hlm. 459.

wilayah-wilayah yang berada di bawah Sekutu, salah satunya adalah Hindia Belanda. Pada 12 Maret 1942, Jepang secara resmi menduduki Hindia Belanda yang sekaligus mengakhiri kekuasaan Belanda yang telah bertahan selama bertahun-tahun.

Penguasaan Hindia Belanda atas Jepang kemudian membawa dampak pada perusahaan OJS. Jepang dengan pemerintahan militernya mengubah sistem transportasi yang ada di Indonesia dengan menggabungkan beberapa perusahaan swasta Belanda dalam *Riyuku Sokyoku*. Kemudian Jepang juga memperkenalkan sistem pembagian wilayah eksploitasi yang dibagi atas tiga wilayah besar, yaitu Jawa Barat (*Seibu Kyoku*), Jawa tengah (*Chubu Kyoku*), dan Jawa Timur (*Tobu Kyoku*). Tiap daerah eksploitasi tersebut dibagi menjadi beberapa inspeksi¹⁶ (*Zimusho*) dan dipimpin seorang Kepala Inspeksi (*Zimusho Tyo*).¹⁷ Bukan hanya itu saja, Jepang kemudian melakukan perubahan dalam teknis pengaturan kereta api dan trem. Teknis pengaturan tersebut sesuai dengan tata cara Jepang dengan melakukan penomoran armada kereta api. Penomoran tersebut dilakukan langsung oleh para ahli kereta api Jepang. Perubahan lebar *sepur* juga dilakukan Jepang dalam perkeretaapian yang disesuaikan dengan ukuran normal di Indonesia. Ukuran lebar *sepur* peninggalan penjajahan Belanda adalah 1435 mm, sedangkan ukuran lebar *sepur* masa pendudukan Jepang dipersempit menjadi 1067 mm.

Pendudukan Jepang juga mengakibatkan adanya perubahan fungsi trem karena memanasnya Perang Dunia II, sehingga trem digunakan untuk keperluan perang. Perubahan ini menimbulkan kekecewaan terhadap para penumpang karena pengoperasian tidak sesuai jadwal. Selain itu, Jepang juga melakukan

penghapusan jalur-jalur trem OJS, diantaranya jalur Sepanjang-Krian (7 km), Mojokerto-Ngoro (34 km), Gemakan-Dinoyo (8 km), dan Mojokerto-Wates (3 km).¹⁸ Penghapusan jalur tersebut mengerahkan tenaga *Romusha* tanpa mengenal waktu. Bukan hanya itu, pemerintah Jepang juga melakukan perubahan dalam penggajian pegawai dengan membedakan dalam tiga tingkatan, yaitu pegawai rendah, menengah, dan tinggi.

Pada masa akhir Pemerintahan Jepang, pemerintah melakukan penerimaan pegawai secara besar-besaran terutama untuk penduduk Indonesia guna membantu kepentingan perang, sehingga setelah Jepang kalah atas Sekutu pemerintah Indonesia bersama para pegawai perusahaan tersebut melakukan aksi pengambilalihan terhadap Balai Besar Kereta Api di Bandung tahun 1946 yang kemudian ditetapkan sebagai DKARI. Pengambilalihan ini tidak lantas membawa perkeretaapian menjadi lebih baik, karena beberapa perusahaan yang telah digabungkan Jepang kembali bergabung dengan perusahaan Belanda SS/VS. Bergabungnya perusahaan-perusahaan swasta tersebut membawa perusahaan OJS kembali pada pemerintahan sebelumnya. Perusahaan OJS yang merasa terancam kemudian mengajukan bantuan terhadap Pemerintah Belanda untuk menyelesaikan persoalan atas masalah yang masih menjadi hak setiap perusahaan yang menjadi anggotanya, termasuk bidang pemulihan ganti rugi, pengembalian modal wajib, dan sebagainya.¹⁹ Dilihat dari semua ini diketahui bahwa perusahaan tersebut mengalami kesulitan keuangan untuk dapat memulai kembali usahanya di Indonesia karena banyaknya sarana dan prasarana kereta api dan trem yang rusak akibat pendudukan Jepang dan Perang Kemerdekaan. Permohonan tersebut juga digunakan agar pemerintah melindungi dan menjamin kelangsungan *konsesinya* sampai berakhir masa kontrak perusahaan. Akan tetapi, penyelesaian masalah ini tidak berlangsung lancar karena Pemerintah Belanda tidak memiliki cukup dana untuk mengembalikan modal. Ketidakmampuan tersebut diakibatkan karena Pemerintah Belanda lebih banyak memusatkan pengeluaran untuk kepentingan

¹⁶ Inspeksi adalah bagian dari daerah eksploitasi jalur-jalur kereta api sebagai daerah pengawasan atau kontrol perusahaan, misalnya saja daerah eksploitasi timur yang meliputi empat daerah inspeksi, yaitu inspeksi 8 berpusat di Madiun, inspeksi 9 berpusat di Surabaya, inspeksi 10 berpusat di Malang, dan inspeksi 11 berpusat di Jember. Lihat Imam Subarkah, *op.cit.*, hlm. 52.

¹⁷ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*, (Bandung: Angkasa, 1997), hlm. 10.

¹⁸ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Jilid I*, *op. cit.*, hlm. 145.

¹⁹ANRI, *Algemeen Secretarie Templar*, No. -.

militer. Sebaliknya, Pemerintah Indonesia terkait masalah ganti rugi, melihat bahwa perlu dilakukan pengambilalihan aset-aset perusahaan guna mendukung upaya agresi militernya sebagai sarana pengangkutan pasukan yang kurang.

B. NASIONALISASI PERUSAHAAN OOSTJAVA STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ

Nasionalisasi merupakan suatu proses untuk pemulihan perekonomian Indonesia. Pemulihan perekonomian ini dapat dilakukan dengan cara mengubah sistem perekonomian Indonesia dari sistem perekonomian kolonial menjadi sistem perekonomian nasional. Perubahan sistem ini kemudian diwujudkan dengan melakukan perubahan status perusahaan-perusahaan milik Belanda menjadi hak milik bangsa Indonesia sepenuhnya. Perubahan kepemilikan ini dikarenakan perusahaan-perusahaan tersebut memberikan andil besar terhadap kemajuan perekonomian Indonesia. Secara umum, nasionalisasi sendiri berarti sebagai suatu tindakan untuk menjadikan sesuatu menjadi milik bangsa atau negara, yang biasanya diikuti dengan penggantian yang merupakan kompensasi.²⁰ Secara lebih singkat, Gouw Giok Siong mengartikan nasionalisasi sebagai suatu perusahaan dijadikan milik negara.²¹ Proses menjadikan perusahaan Belanda menjadi hak milik bangsa Indonesia ini dilakukan berdasarkan Undang-Undang. Oleh karena itu, proses ini dapat dilakukan dengan beberapa cara, yaitu pencabutan hak yang disertai ganti rugi atau melalui penyitaan hak milik tanpa disertai ganti rugi.²²

Tindakan nasionalisasi perusahaan Belanda yang pertama kali dilakukan terhadap *De Javasche Bank* (DJB) dengan jalan membeli saham bank dari pemerintah Belanda. Pada tahun 1955 pemerintah Indonesia secara resmi mengambil alih DJB dan berganti nama

menjadi Bank Indonesia.²³ Keberhasilan pengambilalihan tersebut dilanjutkan terhadap perusahaan lain yang berada di daerah, terutama perusahaan OJS. Pengambilalihan perusahaan ini terjadi secara aman, karena kebanyakan dari orang-orang Belanda telah kembali ke negaranya. Para buruh dan pegawai menduduki kantor perusahaan OJS dan menunggu pemerintah untuk mengambilalih secara resmi agar tidak direbut kembali.

Pemerintah secara resmi melakukan proses nasionalisasi terhadap perusahaan OJS setelah dikeluarkannya Peraturan Pemerintah no. 40 tahun 1959. Peraturan ini menjelaskan bahwa perusahaan-perusahaan kereta api milik Belanda yang ada di dalam wilayah RI dikenakan nasionalisasi.²⁴ Peristiwa nasionalisasi terhadap perusahaan OJS ini tidak membawa dampak berarti karena memang sebelumnya OJS sudah berada di bawah Pemerintah Indonesia dalam pengawasan DKA. Struktur organisasi perusahaan OJS berada di bawah DKA dengan pimpinan Ir. R. Abuprayitno sebagai Direktur Jenderal Kepala Djawatan Kereta Api. Para pegawai perusahaan OJS secara resmi sudah beralih menjadi pegawai DKA dan sistem penggajian maupun peraturan mengikuti perusahaan DKA. Bagi para pegawai Belanda yang masih bekerja di DKA, statusnya adalah sebagai pegawai pinjaman. Hal ini disebabkan oleh kurangnya tenaga ahli perkeretaapian dan trem yang dimiliki Indonesia.

Kurangnya pegawai ahli yang dimiliki kemudian mendorong Pemerintah Indonesia untuk mengeluarkan Surat Keputusan no. 3212 melalui Menteri Perhubungan, Tenaga, dan Pekerjaan Umum segera menyelenggarakan pendidikan agar mencetak tenaga ahli kereta api.²⁵ Sebagai tindak lanjut dari SK tersebut, kemudian dilakukan berbagai kursus dan seminar untuk para pimpinan maupun pegawai. Selain itu, mereka diberikan kesempatan untuk mengikuti pendidikan baik luar maupun dalam

²⁰ Kamus Pusat Bahasa, *Kamus Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional, 2008), hlm. 1068.

²¹ Gouw Giok Siong, *Segi-Segi Hukum Internasional Pada Nasionalisasi di Indonesia*, (Jakarta: Universitas, 1960), hlm. 8.

²² *Ibid.*, hlm. 6.

²³ Dahana, A. *Indonesia dalam Arus Sejarah Pasca Revolusi*, (Jakarta: Ichtisar Baru van Hoeve, 2011), hlm. 240.

²⁴ Arsip BPAD Provinsi Jawa Timur, Peraturan Pemerintah No. 40 tahun 1959.

²⁵ Hasil wawancara dengan para pensiunan pegawai kereta api di Surabaya yang beberapa menyebutkan hal sama.

negeri dengan menjalin kerja sama dan basiswa. DKA sendiri juga turut andil dalam mencetak tenaga ahli dengan membuka Akademi Kereta Api (ADKA) dan Sekolah Akhli Teknik Kereta Api (SATKA).²⁶

Bukan hanya masalah kepegawaian saja, selama masa rehabilitasi dan konsolidasi DKA juga melakukan perbaikan dalam prasarannya, yaitu dengan memperbaiki rel, jembatan, sinyal, stasiun, kereta, depot lokomotif, dan fasilitas lainnya. Perbaikan prasarana tentunya akan menambah kenyamanan bagi para penumpang. Pada periode ini DKA juga melakukan penggolongan kelas terhadap penumpang dan stasiun. Penggolongan kelas terhadap penumpang dilakukan sesuai dengan kemampuan ekonomi penumpang serta didasarkan pada tingkat pelayanan dan kenyamanan yang diberikan, yaitu A, B, dan C. Sedangkan penggolongan kelas pada stasiun diklasifikasikan menjadi 6, yaitu stasiun besar, stasiun kelas 1, stasiun kelas 2, stasiun kelas 3, stasiun kelas 4, dan stasiun kelas 5. Berikut adalah nama-nama stasiun di Surabaya peninggalan OJS:

Tabel 2
Nama Stasiun di Surabaya Berdasarkan Kelasnya

Stasiun besar	Kls. 1	Kls. 2	Kls. 3	Kls. 4	Kls. 5
Kalimas	Surabaya Gubeng	-	Wonokromo Kota	Ujung	-
Surabaya Kota	Surabaya Gubeng	-	-	-	-
Surabaya Pasar Turi	Wonokromo	-	-	-	-

Sumber: Hasil wawancara dengan Moh. Sokip pensiunan pegawai kereta api.

Peristiwa nasionalisasi sebenarnya tidak dapat terlepas dari adanya aksi buruh kereta api. Para buruh tersebut menduduki kantor perusahaan yang akan dinasionalisasi, sehingga

²⁶ PNKA, *Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian 1945-1970*, (Bandung: PNKA), hlm. 83.

meminimalisir kemungkinan untuk direbut kembali. Dalam tubuh perkeretaapian terdapat empat Serikat Buruh, yaitu 1. Serikat Buruh Kereta Api (SBKA), 2. Kesatuan Buruh Kereta Api (KBKA), 3. Persatuan Buruh Kereta Api (PBKA), 4. Gabungan Buruh Muslim Kereta Api (GBMKA). Persatuan-persatuan buruh ini memiliki pengaruh yang lumayan besar terhadap keberlangsungan perkeretaapian Indonesia. Perwakilan dari Serikat Buruh masuk dalam Dewan Perusahaan yang membantu untuk mengawasi jalannya perusahaan. Dalam peristiwa nasionalisasi para buruh tidak melakukan aksi-aksi, mereka hanya menduduki pelataran perusahaan untuk menjaga sampai situasi aman.²⁷

Sesuai Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 1963 DKA diubah statusnya menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). PP ini menjelaskan bahwa PNKA harus menjalankan perusahaan berdasarkan PP dengan mengutamakan kebutuhan dan kenyamanan rakyat, serta ketenangan kerja dalam perusahaan. Berdirinya PNKA kemudian menjadi tanda bahwa peraturan-peraturan yang dulu masih mengadopsi dari peraturan masa Pemerintahan Belanda berakhir.²⁸ Perusahaan dipimpin oleh Direktur Jenderal yang masih dijabat oleh Ir. R. Abuprayitno dengan penetapan modal dari pemerintah sebesar Rp. 4.300.000.000 dan modal dapat ditambah dengan PP tambahan.²⁹ Dengan dana tersebut PNKA kemudian melakukan langkah-langkah perbaikan. Langkah tersebut tidak lepas dari upaya pemerintah untuk memulihkan keadaan di daerah akibat adanya pemberontakan yang bermula dari ketidakpuasan pada pembangunan. Berubahnya fungsi dan misi perkeretaapian yang sudah menjadi perusahaan pemerintah menurut amanat UUD memang harus digunakan untuk kepentingan dan kemakmuran rakyat, maka harus dipertegas dengan landasan hukum layanan operasional perkeretaapian.

²⁷ Hasil wawancara dengan Kusmantoyo pensiunan pegawai kereta api, pada 8 Januari 2017.

²⁸ Hasil wawancara dengan Mujiran pensiunan pegawai kereta api, pada tanggal 7 Januari 2017.

²⁹ Arsip BPAD Jawa Timur, Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 1963.

C. DAMPAK NASIONALISASI PERUSAHAAN OOSTJAVA STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ

Nasionalisasi perusahaan-perusahaan swasta Belanda memiliki dampak masing-masing terhadap keberlangsungan perusahaan. Dikeluarkannya PP no. 40 tahun 1959 yang menyebutkan bahwa sebelas perusahaan swasta Belanda termasuk OJS dinasionalisasi dan diambilalih oleh DKA. Peristiwa tersebut membawa pembaharuan terhadap *manajemen* dan kepegawaian perusahaan. Secara umum, perusahaan DKA masih berpegang pada peraturan perkeretaapian Belanda, sehingga pelaksanaan dan pengoperasian lebih banyak sama dengan masa Pemerintahan Belanda. Perbedaannya hanya pada struktur organisasi yang sering mengalami perubahan pimpinan dan aparturnya. Berikut susunan pimpinan DKA terhitung dari 1 Januari 1950 berdasarkan SK KDKA no. 4525/50 adalah sebagai berikut:

Kepala Jawatan Kereta : Ir. Moh. Effendi Api Saleh
 Sekretaris : R. Sugondo, SH.
 Kepala Administrasi : R. Insun
 Kepala Dinas Jalan & Bangunan : Ir. R. Sumono
 Kepala Dinas Traksi, Materiil & Bengkel : Ir. Otong Kosasih
 Kepala Dinas Lalu Lintas & Perniagaan : Gunari Wiriodinoto
 Kepala Dinas Persediaan : R. Parwitokusumo
 Kepala Eksploitasi Timur : Ir. R. Abuprajitno
 Kepala Eksploitasi Tengah : L. J. Lopulisa
 Kepala Eksploitasi Barat : M. Suji.³¹

Susunan pimpinan ini berlangsung hingga PP nasionalisasi perusahaan-perusahaan Belanda secara resmi dikeluarkan, bersamaan dengan dikeluarkannya SK no. 37669/59 yang berisi tentang perubahan susunan pimpinan DKA. Perubahan tersebut dapat dilihat sebagai berikut:

Peristiwa nasionalisasi tersebut secara resmi membuktikan bahwa campur tangan Belanda terhadap perusahaan kereta api

Kepala Jawatan Kereta Api : Ir. R. Abuprayitno
 Sekretaris : R. Kurdi Sumintapura, SH
 Kepala Dinas Administrasi : R. Sunaryo, SH
 Kepala Dinas Jalan & Bangunan : Ir. R. Subianto
 Kepala Dinas Lalu Lintas & Perniagaan : Ir. The Lian Tong
 Kepala Dinas Persediaan : Ir. Surono, MSc.
 Kepala Eksploitasi Timur : Ir. R. M. Jokopramono Sindukusumo
 Kepala Eksploitasi Tengah : R. Sudarmadi
 Kepala Eksploitasi Barat : Hartono Wiriodinoto, SH.³⁰

Indonesia sudah berakhir. Tanda-tanda tersebut dapat dilihat dengan berkurangnya orang-orang Belanda yang ada di Indonesia. Menurut data Menteri Kehakiman, pada awal bulan Desember 50.000 warga negara Belanda akan diusir dan dipulangkan ke negatnya melalui tiga tahap. Pertama, mereka yang tidak melakukan pekerjaan, kedua, tergolong dalam golongan menengah, ketiga, tenaga ahli yang sukar dicari penggantinya.³²

Pengambilalihan perusahaan-perusahaan swasta Belanda mengharuskan perusahaan DKA untuk bekerja keras mengelola kerusakan-kerusakan yang terjadi baik bangunan, rel lokomotif, pengamanan, dan lain sebagainya. Oleh karena itu, DKA mulai memperbaiki dan merehabilitasi aset-aset yang diterima. Sehingga melalui instruksi Menteri Perhubungan pada September 1959, DKA berkewajiban untuk menyusun Rencana Tujuh Tahun. Rencana ini berlangsung mulai periode tahun 1959-1966, yang bertujuan untuk mengembalikan perkeretaapian pada masa kejayaannya dengan membeli lokomotif diesel,

³⁰ *Ibid.*

³¹ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*, (Bandung: Angkasa, 1997), hlm. 150.

³² Bondan Kanumoyoso, *Nasionalisasi Perusahaan Belanda di Indonesia*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hlm. 65.

gerobak, alat-alat perbengkelan, jalan kereta api, pengamanan, dan lain sebagainya.³³

Jalur lintas yang dimiliki oleh perusahaan trem OJS adalah jalur ganda, sehingga jadwal operasional dari trem uap dan trem listrik dapat berjalan sendiri-sendiri sesuai dengan jalurnya masing-masing. Jadwal operasi trem uap dan trem listrik berlangsung setiap sepuluh menit sekali atau bisa kurang.³⁴ dibuatlah ketentuan tarif-tarif dalam pengangkutan penumpang dan barang. Ketentuan tersebut didasarkan dalam pertimbangan sifat-sifat, kemampuan ekonomis, dan cara-cara pengangkutannya. Secara umum tarif pengangkutan penumpang dibedakan menjadi dua, yaitu kelas 1 dengan tarif 15 sen dan kelas 2 dengan tarif 10 sen.³⁵ Penentuan harga ini masih sama dengan penentuan tarif harga masa Belanda, bedanya untuk tarif kelas 1 hanya diperuntukkan untuk orang Belanda sedangkan kelas 2 untuk orang Indonesia. Setelah peristiwa nasionalisasi tarif tersebut hanya berdasarkan harga tiket saja. Penentuan ini bukan malah membuat perusahaan untung, namun lebih mengalami kerugian karena banyak dari para penumpang yang tidak membayar.

Peristiwa nasionalisasi juga membawa pengaruh terhadap pegawai perusahaan. Sistem penggajian terhadap pegawai perusahaan disesuaikan dengan berdasarkan golongannya. Semakin tinggi golongan tingkat maka gaji yang diperoleh juga semakin tinggi dan tunjangan perusahaan juga semakin banyak. Berikut adalah tabel pendapatan gaji pegawai perusahaan DKA:

Tabel 3
Pendapatan Gaji Pegawai Berdasarkan Golongannya tahun 1960

Golongan	Ruang	Gaji (Rp)
F	VII	30.864.-
	VI	29.376.-
	V	27.888.-
	IV	26.400.-
	III	18.960.-
	II	16.704.-
E	I	9.576.-
	III	13.512.-
	II	11.736.-
D	I	7.524.-
	III	9.372.-
	II	8.064.-
CC	I	8.064.-
	III	7.560.-
	II	6.528.-
C	I	6.528.-
	III	6.852.-
	II	5.856.-
BB	I	5.856.-
	III	5.124.-
	II	4.404.-
B	I	4.404.-
	III	4.596.-
	II	3.972.-
A	I	3.972.-
	III	2.940.-
Pekerja Lepas	II	2.940.-
	-	2.940.-

Sumber: Laporan Tahunan DKA, tahun 1960.

Penerimaan gaji pegawai setiap bulan tersebut tidak membuat kehidupan para pegawai sejahtera, karena untuk mendapatkan gaji tersebut para pegawai harus berada dalam golongan tertentu. Perusahaan DKA melaksanakan ujian dinas yang tidak mudah untuk ditempuh para pegawai guna mendapatkan kenaikan tingkatan golongan tersebut. Ujian dinas ini dilakukan sesuai dengan bagian dinas mana pegawai-pegawai yang bersangkutan bekerja. Berkaitan dengan hal ini, DKA menyiapkan 22 ujian dinas yang harus ditempuh para pegawai setiap pertengahan tahun kedua.³⁶

³³ Gani, M. *op. cit.*, hlm. 63.

³⁴ Dick, Howard. W, *Surabaya, City of Work: A Socioeconomic History 1900-2000*, (Athens: Ohio University Press, 2002), hlm. 351.

³⁵ Hasil wawancara dengan Siti Badriah pensiunan pegawai kereta api, tanggal 7 Januari 2017.

³⁶ Djawatan Kereta Api, *Peraturan Gaji Pegawai Negeri Sipil Republik Indonesia (P.G.P.N 1955)*, (Bandung: -, 1956), hlm. 100-103.

Dampak lain yang dirasakan para pegawai setelah adanya nasionalisasi adalah adanya penetapan pakaian dinas dan rumah dinas. Pakaian dinas yang dipakai oleh para pegawai berbeda-beda tergantung pada pangkat pegawai. Pakaian dinas diberikan pada waktu tertentu dengan jumlah yang terbatas dan apabila pakaian tersebut tanpa atau dengan sengaja rusak, maka pegawai mengganti biaya ganti rugi yang dipotong dari gaji bulanan.³⁷ Keberadaan rumah dinas juga tidak dapat dirasakan pegawai keseluruhan, karena hanya para pegawai yang memiliki golongan gaji A2 dan di atasnya yang dapat merasakan. Rumah dinas lebih diperuntukkan bagi para pegawai kereta api dan keluarganya, namun hanya selama menjabat dan setelah pensiun harus meninggalkannya. Pada kenyataannya, banyak pegawai yang setelah pensiun tidak meninggalkan rumah dinas, yang kemudian mendorong direktur kereta api untuk mengeluarkan kebijakan baru, yaitu memberikan uang sewa bagi para pegawai baru yang seharusnya memperoleh hak atas rumah dinas tersebut.

D. KESIMPULAN

Perusahaan OJS merupakan salah satu perusahaan trem swasta Belanda yang beroperasi di Surabaya. Perusahaan OJS mengoperasikan trem uap dan trem listrik dengan jalur ganda yang membentang dari Sepanjang sampai Ujung. Pengoperasian trem OJS semula berfungsi pada pengangkutan hasil produksi perkebunan dan gula untuk dibawa ke pelabuhan untuk diekspor. Namun, fungsi tersebut berubah setelah masa Pendudukan Jepang untuk keperluan Perang Asia Timur Raya. Setelah Indonesia Merdeka, perusahaan trem OJS dinasionalisasi oleh pemerintah dengan dikeluarkannya PP no. 40 tahun 1959. Dampak dari adanya nasionalisasi adalah adanya perubahan sistem *manajemen* dan adanya perubahan sistem kepegawaian perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip:

ANRI, *Algemeen Secretarie Templar*, No. -.

Arsip BPAD Jawa Timur, Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 1963.

Arsip BPAD Provinsi Jawa Timur, Peraturan Pemerintah No. 40 tahun 1959.

Regerings Almanak van Nederlandsch-Indie tahun 1899-1909.

Buku, Majalah, dan Skripsi:

Arfina Meifina Setiono dan Gayung Kasuma, "Dinamika Pegawai Perusahaan Kereta Api di Jawa Tahun 1945-1965", dalam *Verleden*, Vol. 3, No. 1, Surabaya: Unair, Desember 2013.

Bondan Kanumoyoso, *Nasionalisasi Perusahaan Belanda di Indonesia*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001.

Dahana, A. *Indonesia dalam Arus Sejarah Pasca Revolusi*, Jakarta: Ichtiar Baru van Hoeve, 2011.

Daliman, A. *Sejarah Indonesia Abad XIX-Awal Abad XX: Sistem Politik Kolonial dan Administrasi Pemerintahan Hindia-Belanda*, Yogyakarta: Ombak, 2011.

_____, *Metode Penelitian Sejarah*, Yogyakarta: Ombak, 2012.

Dick, Howard. W, *Surabaya, City of Work: A Socioeconomic History 1900-2000*, Athens: Ohio University Press, 2002.

Djawatan Kereta Api, *Peraturan Gadji Pegawai Negeri Sipil Republik Indonesia (P.G.P.N 1955)*, Bandung: -, 1956.

Dwi Ratna Nurhajarini, "Trem Di Surabaya Masa Kolonial Sampai Pasca Kolonial", dalam *Patrawidya*, Vol. 14, No. 3, Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya, 2013.

Gani, M. *Kereta Api Indonesia*, Jakarta: Departemen Penerangan Republik Indonesia, 1978.

³⁷ Hasil wawancara dengan Sugeng pensiunan pegawai kereta api, tanggal 10 Januari 2017.

Gouw Giok Siong, *Segi-Segi Hukum Internasional Pada Nasionalisasi di Indonesia*, Jakarta: Universitas, 1960.

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

Irfan Aripuddin, *Ensiklopedia Mini: Alat Transportasi dari Masa ke Masa*, Bandung: Angkasa, 2013.

Kamus Pusat Bahasa, *Kamus Bahasa Indonesia*, Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional, 2008.

Kementrian Perhubungan, *Perkembangan Transportasi di Indonesia dari Masa ke Masa*, Jakarta: Pemerintah Perhubungan Republik Indonesia, 2010.

Nasution, *Ekonomi Surabaya Pada Masa Kolonial 1830-1930*, Surabaya: Intelektual, 2006.

PNKA, *Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian 1945-1970*, Bandung: PNKA.

Ricklefs, M.C, *Sejarah Indonesia Modern*, Yogyakarta: UGM Press, 1995.

Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900 dari Emporium sampai Imperium jilid 1*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1993.

Sri Retna Astuti, "Kereta Api Ambarawa–Yogyakarta Suatu Kajian Sejarah Sosial Ekonomi pada Abad 19", dalam *Jarahnitra* No. 002, 1994.

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

_____, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*, Bandung: Angkasa, 1997.

Narasumber:

Nama	Umur	Pekerjaan
Siti Badriah	70	Pensiunan Pegawai Kereta Api
Mujiran	71	Pensiunan Pegawai Kereta Api
Kusmantoyo	81	Pensiunan Pegawai Kereta Api

