

SAMARANG-JOANA STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ (SJS): JALUR SEMARANG-JUWANA TAHUN 1881-1910

SAMARANG-JOANA STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ (SJS): THE WAY OF SEMARANG-JUWANA IN 1881-1910

Oleh: Ahmad Syhabuddin, Prodi Ilmu Sejarah, Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta, syihab.ahmad666@gmail.com

Abstrak

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui bagaimana latar belakang berdirinya SJS, proses pembangunan jalur, perkembangan dan pelayanan perusahaan SJS, serta dampak yang ada setelah pembangunan jalur Semarang-Juwana. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah kritis yang menggunakan empat tahapan penelitian. Tahapan penelitiannya adalah heuristik, verifikasi atau kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Pembangunan jalur Semarang-Juwana memberi dampak besar terutama dalam bidang sosial ekonomi. Pembangunan jalur ini turut menciptakan perekonomian baru dan mempercepat perputaran uang. Selain itu, pembangunan jalur Semarang-Juwana telah membuka kesempatan bekerja dan tumbuhnya pasar-pasar baru. Bagi pihak perkebunan, pembangunan jalur ini memberikan keuntungan tersendiri dimana hasil produksi lebih cepat diangkut dengan biaya yang lebih murah. Penduduk juga menggunakan kereta untuk mobilitasnya. Pemerintah Hindia Belanda juga turut merasakan dampak pembangunan jalur Semarang-Juwana karena memudahkan urusan administrasi dan keamanan utamanya.

Kata Kunci: Jalur Semarang Juwana, *Maatschappij Stoomtraam*, Tahun 1881-1910

Abstract

This research uses critical historical research methods. This research method has stages namely source search (heuristics), source criticism (verification), source interpretation, and writing (historiography). The results of the study with critical historical methods were obtained by the Semarang-Juwana's line development process, the development of SJS was viewed from the management, services, and facilities provided. Finally, the extent to which the Semarang-Juwana route has affected the parties involved, especially in the socio-economic field. The construction of the Semarang-Juwana line has had a major impact, especially in the socio-economic field. The development of this pathway helped create a new economy and accelerated the velocity of money. Additionally, the construction of the Semarang-Juwana line has opened up opportunities for work and the growth of new markets. For plantations, the construction of this line provides its own advantages where production is faster transported at lower costs. The community also uses trains for their mobility. The Dutch East Indies government also felt the impact of the construction of the Semarang-Juwana line because it facilitated its main administrative and security requirements.

Keywords: *Maatschappij Stoomtraam*, *Semarang-Juwana Line*, *Year 1881-1910*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu sarana manusia guna mempermudah untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain. Sejak zaman purba, manusia telah mengenal transportasi walaupun dalam bentuk yang sangat sederhana, transportasi memainkan peranan penting dalam kehidupan manusia.

Perkembangan zaman dan kemajuan dalam kehidupan mendorong manusia untuk mencari sistem angkutan yang efisien mengeluarkan sedikit tenaga tapi menghasilkan daya angkut sebesar-besarnya.¹ Tahun 1840 isu-isu pembuatan jalur kereta api mulai diusulkan oleh pembesar-pembesar Hindia Belanda, salah satunya

Van Der Wijk.² Namun usulan tersebut ditolak oleh Pemerintah Hindia Belanda dengan alasan penduduk Pulau Jawa belum siap dengan kemajuan teknologi yang nantinya akan membawa dampak luar biasa bagi kehidupan mereka dan juga dikhawatirkan akan dijadikan sebagai sarana pemberontakan penduduk pribumi melawan pemerintah Hindia Belanda, selain itu pemerintah akan dibebani dengan hutang-hutang dari pembangunan jalur rel kereta api.

Semua usulan yang pada awalnya ditolak oleh pemerintah akhirnya dipertimbangkan kembali, sehingga beberapa keputusan yang menerangkan dukungan adanya pembangunan jalur rel kereta api. Pada 17 Juni 1864 pembangunan jalur rel kereta api resmi dibuka ditandai dengan pencangkulan pertama yang dilakukan

¹Sri Retna Astuti, “Kereta Api Ambarawa –Yogyakarta Suatu Kajian Sejarah Sosial Ekonomi pada Abad ke-19”, dalam laporan penelitian Jarahnitra, 1994, hlm.10.

²Tim Telaga Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: CV. Angkasa, 1997), hlm. 53.

oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. J.A.J Baron Sloet Van den Beele.³ Rute pertama dibuat sepanjang 25 km dengan tujuan Semarang menuju Temanggung. Pembangunan jalur rel kereta api dilakukan oleh pihak swasta yakni *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*(NISM), atas konsesi yang didapat oleh pemerintah Hindia Belanda.

Mengingat mendesaknya kebutuhan untuk memperbaiki sistem transportasi dan semakin melimpahnya hasil produksi yang harus diangkut, maka pemerintah memberikan konsesi pada perusahaan-perusahaan tersebut. Salah satu perusahaan kereta api swasta tersebut adalah *Samarang Joana Stroomtram Maatschappij* (SJS). *Samarang-Joana Stroomtram Maatschappij* (SJS) merupakan sebuah perusahaan yang memprakarsai pembukaan jalur kereta api di wilayah Jawa Tengah bagian utara sisi timur

yang meliputi Demak, Kudus, Pati, Rembang antara tahun 1883-1884. Perusahaan ini membuka jalur Semarang Genuk - Demak - Kudus - Pati - Juwana dan merupakan jalur tertua untuk jalur atau lintasan kereta api di wilayah eks Karesidenan Pati yang dipimpin oleh Mr. H.M.A.

Baron van der Goes.⁴ Pembangunan perkeretaapian oleh Pemerintah Hindia Belanda selain bertujuan untuk memenuhi keperluan kaum kolonial, juga dimaksudkan untuk memajukan pertumbuhan perekonomian penduduk di negara jajahan yaitu Hindia Belanda.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini digunakan metode sejarah kritis. Menurut Louis Gottschalk, metode sejarah adalah proses

³*Ibid*, hlm.54.

⁴M.M Couvee, *Tramwegen op java. Gedenkboek samengesteld ter gelegenheid van Het Vijf en Twintig-jarig Bestaan der Semarang-Joana Stroomtram-Maatschappij*, (Gravenhage: Kon. Ned. Boek-en Kunsthsndel, 1907), hlm. 25.

rekaman dan peninggalan masa lampau.⁴
Metode sejarah kritis terdiri dari empat tahap penelitian, yaitu:

a. Heuristik (Pencarian Sumber)

Heuristik merupakan pemilihan sesuatu subjek dan pengumpulan informasi mengenai subjek. Kegiatan ini ditujukan untuk menemukan serta mengumpulkan jejak dari peristiwa sejarah yang sebenarnya mencerminkan berbagai aspek aktivitas manusia masa lampau. Tempat-tempat yang digunakan untuk pengumpulan sumber antara lain: Berupa arsip dan buku di Gedung Arsip Nasional Republik Indonesia, BPAD Jawa tengah, Perpustakaan Pusat PT. KAI, dan Museum Kereta di Palagan. Sumber yang digunakan dalam penulisan

ini adalah sumber primer dan sekunder. Sumber primer yang digunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu:

Sumber primer untuk penelitian ini antara lain :

BPAD Jateng, *Samarang-Joana Stoomtram Maschaapij Gevestidg te `Sgravenhage.*

BPAD Jateng, *Verslag van SJS Dienstjaar 1898*

Concessie voor de Lijn Samarang-Joana, Besluit van Gouverneur-Generaal No. 5, 1881.

Sumber sekunder yang digunakan antara lain:

Ballegoijen De Jong, Michiel Van, *Spoorwegstations op Java*, Belanda: De Bataafsche leeuw, 1993. Djoko Suryo,

Sejarah Sosial Karisidenan Semarang 1830-1900, Yogyakarta: Pusat studi Sosial Universitas Gajah mada, 1989.

_____, *Sejarah Perkebunan di Indonesia : Sebuah Kajian Sosial-Ekonomi*, Yogyakarta : Aditya Media, 1997.

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

Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, Bandung: Intergrafika, 1992.

Oegema, J.J.G, *De Stoomtractie Op Java En Sumatra*, Kluwer Technische Boeken, 1982.

Roesdi Santoso, *Kereta Api Dari Masa Kemasa*, Semarang, 1988.

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

b. Kritik Sumber

Kritik sumber atau verifikasi adalah proses mengkaji sumber-sumber yang telah dikumpulkan. Kritik sumber dilakukan untuk mencari otentikasi dan kredibilitas data. Kritik sumber terdiri dari dua macam, yaitu: kritik ekstern dan kritik intern.⁵ Kritik ekstern dilakukan untuk mencari otentisitas atau keaslian sumber sejarah. Tahap ini berkaitan dengan penelitian pada bahan yang menjadi

sumber informasi. Tahap ini dapat dilakukan dengan meneliti kapan dan dimana sumber tersebut dibuat. Selain itu, penelitian juga dapat dilakukan pada bagian fisik

⁵Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*,

sumber informasi untuk menentukan kebenaran bahwa sumber berasal dari masa ketika peristiwa ini terjadi.

Setelah sumber sejarah dapat dinyatakan asli, tahap selanjutnya adalah melakukan kritik intern. Tahap ini dilakukan pada data-data informasi yang ada di dalam sumber yang ditemukan agar informasi tersebut dapat dipercaya dan dipertanggungjawabkan.

c. Interpretasi

Interpretasi adalah penafsiran atas fakta-fakta sejarah, mencari hal yang saling berhubungan antara fakta yang satu dengan yang lainnya sehingga menjadi sebuah rangkaian fakta yang bermakna dan logis. Subjektivitas seorang sejarawan akan terlihat pada saat melakukan interpretasi ini, tetapi subjektivitas tersebut harus ditekan.⁶ Oleh karena itu setiap peneliti sejarah bisa saja memiliki sintesis yang berbeda meskipun berangkat dari sumber yang sama.

d. Penulisan sejarah

Penulisan sejarah upaya mengorganisir hasil penelitian yang sudah dilakukan, pengorganisasian tersebut memerlukan hubungan logis antara satu paragraf dengan paragraf lainnya.

Hal yang harus dilakukan adalah menyusun fakta-fakta sejarah menjadi suatu karya sejarah setelah melakukan pencarian sumber, verifikasi, dan menafsirkan yang kemudian dituangkan kisah sejarah dalam sebuah tulisan. Historiografi merupakan kegiatan menyampaikan sintensi dari penelitian yang ditulis secara kronologis melalui tahapan-tahapan di atasnya.

⁶Kuntowijoyo, *op.cit.*, hlm. 101.

PEMBAHASAN

Latar Belakang Berdirinya *Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij*

Keperluan akan transportasi kemudian merasa perlu untuk mencari sebagai sarana pengangkutan hasil alternatif sarana transportasi yang bisa perkebunan dan produksi turut mengangkut hasil bumi dengan mendorong adanya perbaikan jalan- kapasitas lebih banyak, lebih kuat, serta jalan. Pemerintah Hindia Belanda lebih cepat dibanding transportasi yang memperbaiki jalan-jalan rusak membuat telah ada pada saat itu.⁷

jalan persimpangan yang dapat Pada 7 Juni 1864 dimulai menghubungkan daerah satu dengan pembangunan jalur kereta api pertama di lainnya. Pulau Jawa. Rute kereta api ini

Pemerintah juga membangun menghubungkan Semarang dengan jalan-jalan desa, dimana jalan ini *Vorstenlanden* melalui daerah lain yang merupakan jalan utama untuk menjadi pusat perkebunan.

mengangkut hasil pertanian dan perkebunan, hasil perkebunan ke pabrik-pabrik, dan dari pedalaman ke kota-kota pelabuhan. Sehubungan dengan segala kesulitan dan hambatan yang dirasakan dalam sarana dan prasarana transportasi pengangkutan barang hasil bumi menuju pelabuhan. Pemerintah kolonial Belanda

⁷Eddy Supangat, *Ambarawa Kota Lokomotif Tua*, (Salatiga : Griya Media, 2008), hlm.4.

IndischeSporweg Maatschappij (NISM), yang dibentuk pada 27 Agustus 1863.⁸

Berbagai kesulitan yang pernah dialami NISM, terutama dalam hal keuangan ketika melaksanakan pembangunan jalur rel Semarang-Yogyakarta dan Jakarta-Bogor. Keraguan para pengusaha swasta mendorong Pemerintah Hindia Belanda untuk turun tangan dalam pengadaan dan pengeksploitasian jasa angkutan kereta api.

Pada 6 April 1875 Pemerintah Hindia Belanda mengambil keputusan

untuk mendirikan perusahaan kereta api dan membangun sendiri jalur rel kereta api, setelah lebih dulu didiskusikan di

Majelis Rendah dan Majelis Tinggi Kerajaan Belanda. Perusahaan kereta api milik pemerintah kolonial ini bernama *Staatssporwegen* (SS)⁹ dan mulai mengerjakan jalur rel Surabaya-Pasuruan-Malang, pembangunan jalur ini dipimpin oleh David Marschalk, seorang militer yang pernah diberi tugas untuk melakukan survei bagi kemungkinan pembuatan jalur Jakarta-Bogor.

Pengajuan konsesi kepada Pemerintah Hindia Belanda kembali mereka lakukan. Berbagai perusahaan kereta api baru kemudian bermunculan, salah satunya adalah *Samarang-Joana*

⁸Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung : CV. Angkasa, 1997), hlm.54.

⁹Oma Sutarna, "Studi Tentang Pembangunan dan Perkembangan Kota 1866-1900", *Skripsi* (Bandung : Universitas Padjajaran, 1988). hlm. 26

Stoomtram Maatschappij (SJS). Baron van der Goes dan C.L.J. Martens mendirikan SJS pada 28 September 1881 setelah memperoleh konsesi berdasarkan keputusan gubernur jenderal 18 Maret 1881 No. 5 untuk pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api dari Semarang, Demak, Kudus, Pati dan Juwana yang diserahkan oleh J. F. Dijkman selaku sekretaris Gubernur Jenderal Hindia Belanda pada 18 Maret 1881.¹⁰ Bersama konsesi yang diterima dari Pemerintah Hindia Belanda SJS adalah pelopor jaringan trem uap di Pulau Jawa dan di Hindia Belanda.

Dampak Sosial Ekonomi Kereta Api Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij

Pembangunan jaringan transportasi suatu daerah sangat berpengaruh pada keadaan

perekonomian daerah yang bersangkutan. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang terkait pada peningkatan kebutuhan hidup manusia dengan mengubah letak geografis manusia atau barang.

Sarana transportasi mempengaruhi perubahan sosial, ekonomi, budaya, pengembangan budaya perkotaan dan modernisasi.¹¹

Hadirnya jaringan kereta api di Hindia Belanda telah membawa pengaruh tersendiri.

Pembangunan jalur kereta api Samarang-Juwana oleh *Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS) telah memberikan pengaruh terutama

¹⁰M.M Couvee, *op.cit.*, hlm. 17.

¹¹Waskita Widi Wardoyo, *Spoor Masa Kolonial: Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*, (Solo: Buku Tujju, 2013), hlm. 12-13.

dalam bidang sosial ekonomi. Tidak hanya bagi perusahaan, melainkan pihak-pihak lain disekitarnya yakni masyarakat umum dan pengguna layanan kereta api. Pemerintah Hindia Belanda juga turut diuntungkan dalam pembangunan jalur ini. Sejak pembukaan jalur Semarang-Juwana, perusahaan ini telah menarik minat masyarakat pribumi untuk bekerja.

Pekerjaan di perusahaan SJS telah memberi pengetahuan baru dalam teknologi pembuatan jalur kereta api. Masyarakat pribumi juga dipekerjakan di bagian teknis atau operasional diantaranya penjaga loket untuk tiket, juru tulis, kondektur, masinis, dan petugas pengawas jalan rel.¹²

Di sekitar stasiun tumbuh berbagai sektor informal, masyarakat memanfaatkan peluang ini dengan mendirikan usaha seperti rumah makan, warung nasi, kios bacaan, penginapan, penitipan barang dan lainnya.

Kereta api SJS telah mempermudah kegiatan usaha mereka, selain memperpendek jarak tempuh yang dilalui, dengan kereta api mereka dapat mempersingkat waktu yang diperlukan. Dampak lain dari adanya jaringan transportasi Semarang-Juwana dapat dilihat dari bidang sosial, terutama di jalur dalam kota.

Di dalam penggunaan kereta api muncul pengkelasan yang tampak secara jelas dalam bidang pelayanan umum seperti pada harga tiket dan penggunaan gerbong.

¹² Khoirul Ardi Kurniawan. "Latar Belakang Pembangunan dan Perkembangan Jalur Kereta Api di Kabupaten Rembang oleh *Samarang-Joana Stoomtram Maatshappij Tahun 1883 - 1942*", *Skripsi*, (Yogyakarta: UGM, 2017), hlm. 3.

Pelayanan umum ini masih didasarkan pada ras dan kemampuan ekonomi penumpang. Pemasangan jalan kereta api juga turut memperluas perkembangan ruang (*space development*), sebab antara satu tempat dengan tempat lain dihubungkan oleh jalan-jalan kereta api dan trem sehingga daerah itu tidak terisolasi dari daerah lain. Hal itu digunakan oleh Pemerintah Hindia Belanda untuk mengawasi daerah-daerah, sehingga satuan militer dan pasukan keamanan mudah digerakan ditempat terjadinya kerusuhan

Pemungutan pajak, inspeksi, pelayanan umum, pengaturan keamanan, dan teratur.¹³

Untuk menunjang kepentingannya di beberapa tempat didirikan pusat-pusat pelayanan sosial

atau pemberontakan. Adanya kereta juga telah membuat celah untuk penyelundupan candu. Di sepanjang jalur Semarang-Juwanapun tidak luput dari perdagangan candu. Candu dapat masuk melalui Pelabuhan Semarang dan Pelabuhan Rembang. Tidak jarang buruh membelanjakan upahnya untuk membeli candu bahkan terlilit hutang pada rentenir Tionghoa. Pesatnya perkembangan kereta api telah memperkuat pengawasan administrasi kolonial, khususnya terhadap perkembangan ekonomi kolonial.

Perbaikan sarana pertanian dari wilayah Karesidenan Semarang jauh lebih (*social service*), seperti pasar, gereja, sekolahan, kantor pos, kantor polisi dan lainnya.

Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij mendapatkan konsesinya pada 1881 dibangun untuk menghubungkan daerah lingkaran Muria

¹³Galuh Ambar Wulan, *Peranan dan Perkembangan Kereta Api Semarang-Solo pada Tahun 1864-1870*, hlm. 58-61.

dengan Semarang yang berujung di Pelabuhan Semarang. Jalur Semarang-Juwana merupakan jalur pertama yang dibangun SJS. Sepanjang jalur ini merupakan daerah-daerah penghasil tebu, gula, kayu jati, hasil-hasil pertanian lainnya. SJS sendiri diberikan izin untuk mendayagunakan sepanjang lintasan, dapat dikatakan sepanjang jalur tersebut banyak memberikan keuntungan bagi SJS.

Mereka berhasil mengantar kereta api sebagai salah satu alat transportasi yang dapat menjangkau banyak tempat dan kota. Serta yang terpenting, dapat menjadi tulang punggung perekonomian yang mengandalkan ekspor hasil perkebunan waktu itu. SJS membangun lintas jalan rel dari Jurnatan ke Jomblang dan dari Jurnatan melalui keuntungan bagi perusahaan.¹⁴

jalan Boyong dan Bulu sampai dikembangkan untuk pengangkutan penumpang. Seperti para pedagang, pegawai, dan masyarakat umum lainnya. Selain dengan membangun jalur-jalur cabang di sepanjang jalur Semarang-Juwana, Stasiun Jurnatan. Jalur-jalur ini melayani penumpang di dalam kota.

SJS juga melakukan pembelian perusahaan untuk melebarkan perusahaan dan mendapat konsesi dari daerah perusahaan yang dibeli. Adapun *Poerwodadi-Goendih Stoomtram Maatschappij (PGSM)* yang merupakan jalur di ini untuk kepentingan pengangkutan hasil hutan dalam kota yang mengawali dan mengakhiri. Pada 1 Januari 1892 jalur PGSM dibeli SJS karena tidak memberi

¹⁴*Ibid.*, hlm. 20.

rutenya di membangun jalur Dimungkinkan karena adanya
Purwodadi-Gundih, pembangunan jalur Keuntungan SJS masuk dari pelayanan
dan perkebunan di daerah tersebut. jasa penumpang dan pengiriman barang,
Samarang-Joana Stoomtram pemasukan yang diterima SJS diatas
Maatschappij (SJS) mendapat merupakan dari jalur utama, yakni jalur
keuntungan berkat pengoperasian jalur Semarang-Juwana ditambah jalur
Semarang-Juwana dan sekitarnya. cabang.

KESIMPULAN

Setelah diperolehnya konsesi dari penduduk. keretaapi SJS menjadi
Pemerintah Hindia Belanda, pihak transportasi yang dipilih banyak
Samarang-Joana Stoomtram penduduk karena lebih cepat dan
Maatschappij (SJS) segera menghemat waktu. Dibangunnya jalur
merealisasikan pembangunan jalur Semarang-Juwana telah memberikan
Semarang-Juwana. SJS juga dapat dampak tersendiri bagi pihak-pihak yang
merancang jalur trem yang sederhana, memakai jasa kereta api SJS.

biaya operasional murah, tapi cukup Dimulai dari pihak perkebunan
untuk transportasi utama dengan dan pabrik gula, kaum saudagar,
kecepatan rendah. SJS di jalur masyarakat di sekitar jalur, dan tentu
Semarang-Juwana juga menyediakan SJS serta Pemerintah Hindia Belanda.
layanan untuk penumpang karena Keberadaan jalur Semarang-Juwana
meningkatnya kebutuhan mobilisasi dapat menggerakkan faktor di

sekitarnya untuk berkembang. Tujuan awal dibangunnya jalur SJS ialah untuk memudahkan mobilitas barang dan hasil bumi di sekitar jalur. Terjangkaunya daerah-daerah pedalaman lebih memudahkan pengontrolan administratif bagi pemerintah serta komunikasi antar daerah juga lebih cepat. Penduduk

pribumi di sekitar jalur juga turut merasakan dampak pembangunan jalur Semarang-Juwana.

Saat pembangunan jalur, penduduk dapat bekerja sebagai buruh pembangunan, setelah jalur selesai dan mulai beroperasi SJS juga merekrut tenaga kerja pribumi sebagai pegawai di bagian operasional.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip:

BPAD Jateng, *Samarang Joana Stoomtram Maschaapij Gevestigde 'Sgravenhage.*

Concessievoor de Lijn Samarang-Joana, Besluit van Gouverneur-Generaal No. 5, 1881.

BPAD Jateng, *Verslag van SJS Dienstjaar 1898*

Buku:

Galuh Ambar Wulan, *Peranan dan Perkembangan Kereta Api*

Semarang-Solo pada Tahun 1864-187

Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah,*

Yogyakarta: Benteng Budaya, 2005

M.M Couvee, *Tramwegen op java.*

Gedenkboek samengesteld ter gelegenheid van Het Maatschappij, Gravenhage: Kon.Ned. Boek-en Kunsthndel, 1907

Vijf en Twintig-jarig Bestaan der Semarang-Joana Stroomtram

Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah*

Perkeretaapian Indonesia Jilid I,
Bandung : CV. Angkasa, 1997.

Waskita Widi Wardoyo, *Spoor Masa
Kolonial: Dinamika Sosial
Ekonomi*

Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930,
Solo: Buku Tuju, 2013.

Skripsi dan Tesis:

Aries Dwi Siswanto, “Dari SJS
Sampai Kereta Daerah VII
Semarang (1942-1990)”, *Skripsi*,
Yogyakarta: Universitas Gajah
Mada, 2014.

Indriyanto, “Pelabuhan Rembang 1820-
1900 (Profil Pelabuhan Kecil dan
Pengaruhnya Terhadap
Perkembangan Ekonomi Wilayah
Rembang)”, *Tesis*, Yogyakarta:
Universitas Gajah Mada, 1995.

Eko Ahari, “Jalur Kereta Api
Yogyakarta-Srandakan: Kajian
Tentang Perkembangan dan
Pengaruhnya Terhadap Sosial
Ekonomi Masyarakat Srandakan
Tahun 1895 – 1930”, *Skripsi*,
Yogyakarta: Universitas Negeri
Yogyakarta, 2014.

Khoirul Ardi Kurniawan. “Latar
Belakang Pembangunan dan
Perkembangan Jalur Kereta Api
di Kabupaten Rembang oleh
*Samarang-Joana Stoomtram
Maatschappij* Tahun 1883 –
1942”, *Skripsi*, Yogyakarta:
Universitas Gajah Mada, 2017.

Oma Sutarma, “Studi Tentang
Pembangunan dan
Perkembangan Kota 1866-

1900”, *Skripsi*, Bandung:
Universitas Padjajaran, 1988.