

## ABSTRAK

### DAMPAK TREM KUDA TERHADAP KEHIDUPAN SOSIAL, EKONOMI, DAN BUDAYA MASYARAKAT SURAKARTA TAHUN 1883-1908

Oleh: Ririn Mawaddah  
11407141008

Transportasi merupakan sebuah kebutuhan yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan masyarakat. Kebutuhan akan transportasi di tengah masyarakat selalu mengalami perkembangan. Hal tersebut terlihat dengan beragamnya jenis transportasi yang berada di tengah masyarakat. Salah satu jenis transportasi tersebut adalah trem kuda yang berada di Surakarta. Keberadaan trem kuda di tengah masyarakat Surakarta tersebut membawa pengaruh bagi masyarakat penggunanya. Penulisan skripsi ini bertujuan untuk melihat perkembangan transportasi di Surakarta, pembangunan trem kuda serta dampak-dampak yang ditimbulkan dengan hadirnya trem kuda.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah kritis yang terdiri atas empat tahap. Pertama, heuristik merupakan tahap pengumpulan sumber yang sesuai baik sumber primer maupun sekunder. Kedua, kritik sumber yang terdiri dari dua tahap yaitu kritik ekstern dan kritik intern, dengan maksud untuk memperoleh autentisitas dan kredibilitas. Tahap ketiga berupa interpretasi yang digunakan untuk melihat keterkaitan antara fakta-fakta dari sumber yang ditemukan. Keempat, penulisan atau historiografi dilakukan untuk merangkai fakta-fakta dari sumber yang sudah ditemukan kedalam sebuah karya tulis sejarah.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa masyarakat Surakarta terdiri atas beragam golongan dengan kebutuhan akan transportasi yang beragam pula. Keragaman transportasi tersebut salah satunya berupa trem kuda. Tujuan pokok pembangunan trem kuda pada awalnya untuk memenuhi kebutuhan penyewa tanah. Trem kuda beroperasi pada tahun 1896 hingga 1908 dengan beroperasinya trem uap. Trem kuda hanya digunakan oleh kalangan terbatas dikarenakan tarifnya yang mahal. Masyarakat yang menggunakan trem kuda mulai melakukan mobilitas atau perpindahan yang bersifat sementara dan jarak tempuh yang pendek. Kehidupan ekonomi mengalami perubahan dengan berubahnya pola perdagangan serta munculnya jenis pekerjaan baru di bidang transportasi, sedangkan dalam kehidupan budaya terjadi perubahan dalam pemanfaatan transportasi yang terlihat dengan rendahnya pengguna andong setelah hadirnya trem kuda.

**Kata Kunci:** *Transportasi, Trem Kuda, Surakarta.*

# **The Impact of the Horse Tram to the Social Life, Economic, and Cultural of Surakarta Citizens in 1883-1908**

By: Ririn Mawaddah

11407141008

## **Abstract**

Transportation is a necessary that can't be separated from citizen life. The need for transportation in the middle of citizen is always progressing. It looks with different types of transportation in the citizen. One of them is a horse tram in Surakarta. The horse tram in Surakarta brought effect for the passenger. This thesis is purpose to see progress transportation of Surakarta, development horse tram and impacts the tram horse.

This research uses critic history research which has four steps. First, heuristic is source aggregation step that has primer and seconder source. Second, verification is consists of two step that is extern verification ad intern verification, that meant for acquire authenticity and credibility. Third, interpretation is used for look the connecting between facts from the sources. Fourth, the historiography is done to collect facts from the source found into history thesis.

These results showed that the citizen Surakarta consists of some groups with the necessary for transportation variety of all. One of that transportation is a horse tram. The main goal is development horse tram for necessary of tenants land. Horse tram operate at 1896 up to 1908 with the operation of the tram steam. The horse tram only used by the limited due because the rate is expensive. The people who used horse tram began to do mobility or displacement temporary and short distance. Economy life changes with changes with the pattern of trade and new jobs in the field of transport, meanwhile i the cultural life there is changes in the usage of transport that looks with low users of horse tram cart after presence the horse tram.

**Keyword:** *Transportation, Horse Tram, Surakarta*

## A. Pendahuluan

Manusia memiliki kebutuhan dasar untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain, baik bersifat sementara maupun tetap serta berjarak dekat maupun jauh. Perpindahan manusia tersebut tentunya membutuhkan alat transportasi. Kebutuhan tersebut membuat transportasi memiliki peranan yang penting bagi kehidupan manusia. Semakin pentingnya kebutuhan akan transportasi terlihat dalam usaha-usaha manusia untuk senantiasa memperbaiki, dan meningkatkan sistem serta kapasitas angkut sepanjang zaman sejak dahulu hingga pada saat ini.<sup>1</sup>

Transportasi awal yang digunakan oleh bangsa Indonesia khususnya di pedalaman Jawa berupa sarana transportasi sungai. Sungai membawa peranan penting baik dalam perdagangan dan alat angkut barang maupun orang. Salah satu sungai yang cukup penting dalam perdagangan adalah sungai Bengawan Solo. Sungai Bengawan Solo pada abad ke -18 masih sebagai jalan arteri yang ramai, bahkan Raja Kasunanan Surakarta menambah jumlah kantor pajak dan tol di sepanjang sungai.<sup>2</sup>

Selain transportasi sungai juga terdapat transportasi darat yang sederhana dengan menggunakan tenaga manusia dan hewan. Pengangkutan menggunakan tenaga manusia dengan cara dipikul, sedangkan penggunaan tenaga hewan seperti dengan adanya cikar, gerobak, andong, dan bendi yang

---

<sup>1</sup>Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*, (Bandung: Angkasa, 1997), hlm. 1.

<sup>2</sup>Denys Lombard, *Nusa Jawa; Silang Budaya Batas-Batas Pembaratan jilid 1*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2008), hlm. 134.

ditarik sapi atau kuda. Transportasi darat mengalami perkembangan seiring dengan adanya pembangunan jalan Anyer-Panarukan atau terkenal dengan sebutan jalan raya pos Daendels. Jalan raya Daendels tersebut dibangun antara 1808 hingga 1811 dan menembus pulau utama Jawa dari barat ke timur.<sup>3</sup>

Kebutuhan akan transportasi mengalami peningkatan seiring dengan sistem tanam paksa mulai dijalankan. Sistem tanam paksa menetapkan bahwa pungutan dari rakyat tidak lagi berupa uang tetapi berupa hasil tanaman yang dapat diekspor,<sup>4</sup> Adanya pungutan dari rakyat berupa hasil tanaman tersebut membuat semakin meningkatnya kebutuhan pengangkutan barang dari perkebunan ke pelabuhan. Adanya kebutuhan angkutan tersebut membuat terciptanya transportasi jaringan rel. Jalan rel memiliki dua jenis angkutan yakni kereta api dan trem.

Kereta Api pertama di bangun oleh perusahaan kereta api swasta yakni, *Nederlandsch Indisch Spoorweg Mastschappij* (NISM). NISM mendapatkan konsesi untuk membangun jalur kereta api Semarang – *Vorstenlanden* terbagi menjadi tiga tahap. Tahap pertama yakni jalur pertama, yakni dari Semarang (Kemijen) - Tanggung. Jalur tersebut terselesaikan pada tanggal 10 Agustus 1867 dan dibuka untuk angkutan umum. Tahap kedua pembangunan jalur Kedungjati-Surakarta yang diresmikan pada pada tanggal

---

<sup>3</sup>Rudolf Mrazek, *Engineers of Happy Land Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di Sebuah Koloni*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2006 ), hlm.8.

<sup>4</sup>Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900 dari Emporium sampai Imperium jilid I*, (Jakarta Gramedia Pustaka Utama, 1993), hlm. 306.

10 Februari 1870. Tiga tahun berselang, pembangunan tahap ketiga jalur Surakarta-Yogyakarta terselesaikan pada tanggal 1 Januari 1873.<sup>5</sup> Hadirnya kereta api di Surakarta telah menyelesaikan angkutan kebutuhan perkebunan serta penumpang.

Selain kereta api juga terdapat mode transportasi lain berupa trem<sup>6</sup>. Pembangunan trem di Karesidenan Surakarta dipelopori oleh *Solosche Tramweg Maatschappij* (STM). STM merupakan perusahaan trem pertama yang berjasa dalam pembangunan trem di Solo. Trem Solo memiliki beberapa jenis serta mengalami perkembangan pula. Pada awal keberadaan trem Solo menggunakan tenaga kuda, sehingga lebih dikenal dengan trem kuda. Namun, seiring perkembangannya trem kuda mulai tergantikan dengan hadirnya trem uap. Dalam artikel ini akan dibahas Trem kuda di Surakarta dan dampak yang ditimbulkannya bagi masyarakat Surakarta, khususnya penumpang trem kuda.

## **B. Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Budaya Masyarakat Karesidenan Surakarta**

Struktur sosial masyarakat Karesidenan Surakarta jika dilihat dari pandangan masyarakat Jawa terdiri dari dua golongan, yakni golongan atas

---

<sup>5</sup>Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, (Bandung: Yayasan Pustaka- PT Intergrafika, 1992), hlm. 9.

<sup>6</sup>Trem merupakan transportasi massal 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, 2013), hlm. 442.

dan golongan bawah. Golongan atas diwakili oleh kaum bangsawan atau *priyayi*<sup>7</sup>, sedangkan golongan bawah diwakili oleh rakyat. Secara tradisional masyarakat Surakarta terbagi menjadi tiga kelas sosial, yang pertama ialah *sentana dalem* yang merupakan keluarga raja yang dapat digolongkan sebagai kelas penguasa seperti bangsawan atau pangeran. Kelas sosial kedua ialah *abdi dalem* yang merupakan abdi kerajaan dan yang ketiga ialah *kawulo dalem* yang merupakan rakyat.<sup>8</sup>

Golongan masyarakat berdasarkan pihak kolonial terbagi menjadi tiga golongan, yakni Eropa, Timur Asing dan Pribumi. Orang Eropa sebagian besar tinggal di kota karena berprofesi sebagai pegawai pemerintahan, pengusaha dan pegawai perkebunan. Etnis Tionghoa dan Arab yang tidak merata dikarenakan sebagian besar berprofesi sebagai pedagang serta pengusaha. Hal ini membuat etnis Tionghoa dan Arab ini menyebar, namun sebagian besar tinggal di perkotaan tepatnya berada di daerah pusat perdagangan seperti di pasar Gedhe dan Kliwon. Orang pribumi sebagian besar tinggal di pedesaan karena tidak dapat terlepas dari kehidupan ekonomi mereka yang berprofesi sebagai petani, buruh, pengrajin dan pedagang.

---

<sup>7</sup>Priyayi berasal dari kata *para yayi* (para adik) atau dimaksudkan sebagai adik dari Raja. Kata Priyayi sendiri diterangkan oleh masyarakat Jawa melalui *jarwa dhosok*. benar tidaknya kata ini berdasarkan etimologi sulit untuk dibuktikan, karena kata *Priyayi* tidak didapati pada teks yang lebih tua dari abad 19. Lihat Sartono Kartodirjo, dkk., *Perkembangan Peradaban Priyayi*. (Yogyakarta: UGM Press, 1987), hlm. 3-4.

<sup>8</sup>Julianto Ibrahim, *Bandit dan Perjuang di Simping Bengawan Kriminalitas dan Kekerasan Masa Revolusi di Surakarta*, (Wonogiri: Bina Citra Pustaka, 2004), hlm. 35.

Sosial budaya yang dilihat pada kehidupan masyarakat Karesidenan Surakarta berupa budaya transportasi. Budaya dalam transportasi masyarakat dapat terlihat dari keadaan geografis Karesidenan Surakarta yang terdiri atas dataran rendah dan tinggi serta terdapat Sungai dan Kali yang mengelilinginya. Keadaan tersebut membuat transportasi sungai banyak diminati oleh masyarakat Karesidenan Surakarta. Sungai dimanfaatkan oleh masyarakat Karesidenan Surakarta dalam melakukan kegiatan perdagangan serta angkutan penumpang. Sungai yang berpengaruh di Karesidenan Surakarta yakni Sungai Bengawan Solo dan Pepe. Namun, dalam perkembangannya transportasi sungai mulai ditinggalkan. Mulai redupnya transportasi sungai dikarenakan banyaknya pembabatan hutan yang membuat pendangkalan sungai sehingga sungai hanya dapat dilalui ketika musim hujan. Transportasi sungai mulai bergeser dengan penggunaan transportasi darat. Transportasi darat terdiri atas dua jenis yakni transportasi tradisional yang menggunakan andong, dan gerobak, sedangkan transportasi moderen seperti menggunakan kereta api.

### **C. Trem Kuda di Surakarta**

Tujuan pokok pembangunan trem kuda adalah untuk memenuhi kebutuhan angkutan penumpang penyewa tanah, sehingga tarif trem kuda cukup mahal. Oleh karena itu, penumpang trem kuda hanya terbatas pada kalangan tertentu seperti orang Eropa, Bangsawan, Timur Asing dan pedagang kaya. Perusahaan yang mengajukan konsesi tersebut adalah *Solosche Tramweg Maatschappij* (STM). STM merupakan perusahaan swasta trem di Surakarta

yang pada awalnya hanya berupa *Firma de Lange & Co.* Perusahaan STM baru berdiri ketika ditanda tangannya persetujuan konsesi pembangunan trem. Pengajuan konsesi oleh STM kepada pemerintah kolonial terjadi pada 1 Januari 1883. Pada konsesi tersebut, STM mengajukan pembangunan jalur trem Solo-Boyolali dengan panjang 29 km. Konsesi tersebut baru mendapat persetujuan pada 14 April 1884. Baru pada tahun 1896 trem kuda dioperasikan untuk angkutan umum. Lamanya proses pengoperasian trem kuda dikarenakan persetujuan penggunaan ruang publik kepada pihak Keraton yang baru memperoleh kesepakatan pada 22 Februari 1895.<sup>9</sup>

Trem kuda membutuhkan beberapa sarana dan prasarana yang harus disediakan sebelum beroperasi, yang terdiri atas rel, kuda, gerbong, dan halte. Lebar rel yang digunakan untuk trem kuda sekitar 1.067 m.<sup>10</sup> Trem terdiri dari satu gerbong yang ditarik dengan tenaga kuda. Jenis kuda yang digunakan untuk menarik trem adalah kuda teji,<sup>11</sup> sedangkan jumlah kuda yang digunakan terdiri atas dua hingga empat ekor kuda. Beban yang ditarik oleh trem kuda cukup berat sehingga setiap menempuh 4 km kuda penarik harus diganti dengan yang baru. Adanya pergantian kuda setiap 4 km sekali membuat dibutuhkan tempat pergantian kuda, sehingga setiap halte trem kuda terdapat kandang kuda.

---

<sup>9</sup>*Kolonial Verslag* tahun 1895, hlm. 123.

<sup>10</sup>*Kolonial Verslag* tahun 1906, hlm.5 lampiran R.

<sup>11</sup>R.M.Ng. Tiknopranoto dan R. Mardisuwignya, *Sejarah Kutha Sala, Kraton Sala, Bengawan Sala, Gunung Lawu*, (Surakarta: Pelajar, tanpa tahun), hlm. 19.

Gerbong yang digunakan pada trem kuda tentu saja berbeda dengan gerbong yang digunakan untuk kereta api. Pada awal keberadaanya, gerbong yang digunakan oleh trem kuda didatangkan dari Eropa. Gerbong tersebut mampu menampung sekitar 20-25 orang. Pada tahun 1899, gerbong untuk trem kuda tidak harus didatangkan dari Eropa, karena pada tahun tersebut gerbong sudah dapat dibuat oleh pengusaha lokal. Pengusaha lokal tersebut adalah G. Scheltes, gerbong buatan lokal ini lebih menarik karena dihiasi dengan ornamen dari perak.<sup>12</sup> Selain itu, gerbong buatan lokal ini juga dapat menampung lebih banyak penumpang sekitar 30 orang. Gerbong kereta memiliki ruang cukup besar sehingga ada tempat di tengah untuk berdiri.

Halte yang dimiliki trem kuda jalur Solo-Boyolali berjumlah sekitar delapan halte. Delapan halte tersebut meliputi *Javasche Bank*, Coyudan, Mangunjayan, Purwasari, Banaran, Kartasura, Pasar Ngasem, dan Bangak. Pada perkembangannya, Halte Bangak dihapus pada tahun 1896, yang digantikan dengan terminal Banyudono.<sup>13</sup> Halte trem kuda hanya terdiri atas bangunan yang memiliki atap tipis terbuat dari seng. Halte tidak memiliki fungsi untuk pembelian karcis layaknya stasiun, dikarenakan dalam pengoperasiannya trem kuda terdapat dua petugas yakni sebagai kondektur dan pengemudi trem kuda. Kondektur memiliki tugas untuk menarik upah atau tarif. Besaran tarif yang dikenakan untuk trem kuda tidak diketahui secara pasti, namun jika

---

<sup>12</sup>Kuntowijoyo. "The Making of a Modern Urban Ecology: Social and Economic History of Solo 1900-1915", dalam *Lembaran Sejarah*. (Vol. 3, No. 1, 2000), hlm. 179.

<sup>13</sup> *Ibid.*

didasarkan tarif penumpang kereta api SS dan NISM untuk kelas tiga sebesar dua sen/km, maka upah tram dari Solo-Boyolali adalah 2 sen x 29 km yaitu 58 sen. Jumlah ini jelas terlalu mahal mengingat upah kuli pada saat itu sekitar 30-40 sen/hari,<sup>14</sup> Keuntungan yang diperoleh STM selama mengoperasikan trem kuda seperti pada tabel dibawah ini:

Tabel 1  
Pendapatan bruto, jumlah penumpang, dan pendapatan angkutan penumpang trem kuda tahun 1896-1899

Tahun	Pendapatan kotor (bruto)	Jumlah penumpang	Pendapatan angkutan penumpang
1896	f 42.661	530.096	f 33.079
1897	f 52.793	458.400	f 39.786
1898	f 57.123	723.200	f 43.448
1899	f 54.896	642.542	f 42.041

Sumber: *Kolonial Verslag* tahun 1900, hlm. 119.

Tabel 2  
Jumlah bruto, biaya operasional, dan netto trem kuda tahun 1904-1906

Tahun	Pendapatan kotor (bruto)	Biaya operasional	Pendapat bersih (netto)
1904	f 70.882	f 49.315	f 21.567
1905	f 68.182	f 46.244	f 21.938
1906	f 67.414	f 54.764	f 12.650

Sumber: *Kolonial Verslag* tahun 1905, hlm. 5 lampiran Q. *Kolonial Verslag* tahun 1906, hlm. 5 lampiran R. *Kolonial Verslag* tahun 1907, hlm. 5 lampiran U

<sup>14</sup>Dwi Mudalsih, *op.cit.*, hlm. 163.

#### **D. Dampak Trem Kuda terhadap Kehidupan Sosial, Ekonomi, dan Budaya Masyarakat Surakarta**

Salah satu komponen dalam perkembangan suatu kota yakni mulai membaiknya sarana transportasi. Perkembangan tersebut terlihat pada kota Solo yang mulai mengalami pertumbuhan seiring dengan hadirnya transportasi trem kuda. Adanya pertumbuhan kota dengan hadirnya trem kuda tersebut membuat terjadinya mobilitas penduduk yang tidak permanen.<sup>15</sup> Perpindahan yang tidak permanen tersebut dikarenakan trem kuda hanya dimanfaatkan untuk memenuhi kebutuhan angkutan dalam kota dan berjarak pendek, sehingga masyarakat hanya memanfaatkan trem kuda untuk memenuhi kebutuhan ekonomi untuk pergi ketempat kerja, pasar, kota-kota kecamatan, distrik maupun kabupaten.

Transportasi trem kuda yang dimanfaatkan oleh beberapa kalangan hanya dapat berdampak pada kehidupan kalangan tertentu dan terbatas jumlahnya. Hadirnya trem kuda yang merupakan transportasi semi moderen telah membawa perubahan dalam proses perdagangan yang semakin cepet dan mulai munculnya jenis pekerjaan di bidang transportasi. Selain proses perdagangan yang semakin cepat, perubahan juga terjadi pada pola perdagangan serta munculnya jenis pekerjaan baru di bidang transportasi trem kuda.

Kebudayaan yang ikut berubah yakni budaya penggunaan transportasi berupa andong. Transportasi andong masih tetap digunakan selama munculnya transportasi trem kuda. Namun, kereta andong ketika hadirnya trem kuda hanya digunakan untuk angkutan yang sangat terbatas mengingat kebutuhan angkutan

---

<sup>15</sup>Waskito Widi Wardoyo, *op.cit*, hlm.132-133.

dalam kota pada saat itu sudah dilayani oleh trem kuda. Dampak budaya lain yakni membuat adanya interaksi yang membuat mulai terjadinya penukaran budaya, bahasa dan pemikiran antara kalangan atas seperti orang Eropa, bangsawan dan pedagang Tionghoa dan pribumi. Keberadaan trem kuda turut pula ikut meningkatkan budaya masyarakat dalam komunikasi. Trem kuda memiliki andil dalam pengiriman surat di Surakarta. Sejak April 1896 angkutan pos dari Solo- Boyolali menggunakan trem.<sup>16</sup> Hal ini dikarenakan pengiriman surat dengan menggunakan trem dipandang lebih cepat sampai tujuan.

#### **E. Kesimpulan**

Masyarakat Karesidenan Surakarta terdiri atas beragam golongan dengan kebutuhan transportasi yang beragam. Keberagaman transportasi di Surakarta terlihat dengan munculnya jenis transportasi trem kuda. Ide pokok pembangunan trem kuda adalah untuk memenuhi kebutuhan penyewa tanah, sehingga tarif yang dikenakan cukup mahal. Oleh karena itu, penumpang trem kuda hanya terbatas pada kalangan Eropa, Bangsawan, Tmur Asing dan Pedagangan kaya. Trem kuda beroperasi pertama kali pada tahun 1896 dan berakhir pada tahun 1908 dengan dioperasikannya trem uap menggantikan trem kuda yang pada saat itu sudah dipandang tidak efisien dalam pemenuhan transportasi dalam kota. Selama beroperasi trem kuda membutuhkan beberapa sarana dan prasarana, seperti rel, halte, kuda, dan gerbong.

Trem kuda memiliki jalur Solo-Boyolali dengan panjang 29 km. Pada pengoperasian tahun pertama pendapatan yang diperoleh STM mengalami

---

<sup>16</sup>*Kolonial Verslag* tahun 1896. hlm. 123.

peningkatan, dan pada tahun 1898 merupakan pendapatan tertinggi selama pengoperasian trem kuda. Namun, dalam perkembangannya pendapatan yang diperoleh mengalami penurunan. Naik dan turunnya pendapatan dalam usaha transportasi dipandang masih wajar. Keberadaan trem kuda membawa pengaruh bagi kehidupan masyarakat Surakarta, khususnya penumpang trem kuda.

Dampak ditimbulkan dengan hadirnya trem kuda terlihat pada kehidupan sosial, ekonomi, dan budaya. Pada kehidupan sosial masyarakat mengalami mobilitas penduduk, sedangkan perubahan dalam kehidupan ekonomi terlihat perubahan pola perdagangan serta munculnya transportasi baru dalam bidang transportasi. Dampak yang ditimbulkan dengan hadirnya transportasi trem pada kehidupan budaya terlihat dengan mulai rendahnya pemanfaatan andong sebagai angkutan penumpang dalam kota setelah trem kuda hadir di Surakarta. Dampak yang terjadi dengan hadirnya trem kuda hanya terjadi pada kalangan terbatas.

#### **Daftar Pustaka:**

Arsip:

*Kolonial Verslag* tahun 1895.

*Kolonial Verslag* tahun 1896.

*Kolonial Verslag* tahun 1906

Buku dan Artikel:

Denys Lombard, *Nusa Jawa; Silang Budaya Batas-Batas Pembaratan jilid 1*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2008.

Dwi Ratna Nurhajarini, "Trem Di Surabaya Masa Kolonial Sampai Pasca Kolonial", dalam *Patrawidya*, Vol. 14, No. 3, 2013.

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

Julianto Ibrahim, *Bandit dan Perjuang di Simpang Bengawan Kriminalitas dan Kekerasan Masa Revolusi di Surakarta*, Wonogiri: Bina Citra Pustaka, 2004.

Kuntowijoyo. "The Making of a Modern Urban Ecology: Social and Economic History of Solo 1900-1915", dalam *Lembaran Sejarah*. Vol. 3, No. 1, 2000.

Rudolf Mrazek, *Engineers of Happy Land Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di Sebuah Koloni*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2006.

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

Sartono Kartodirdjo, dkk., *Perkembangan Peradaban Priyayi*, Yogyakarta: UGM Press, 1987.

Tiknopranoto, R.M. Ng, dan R. Mardisuwignya, *Sejarah Kutha Sala, Kraton Sala, Bengawan Sala, Gunung Lawu*, Surakarta: Pelajar, tanpa tahun.

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

Yogyakarta, 27 Oktober 2015

Pembimbing



H.Y. Agus Murdiyastomo, M. Hum.

NIP.19580121 11986011 001

Reviewer



Ririn Darini, M. Hum

NIP. 19741118 199903 2 001