

**PERANAN TREM *SERAJOEDAL STROOMTRAM MAATSCHAPPIJ*
DALAM PERKEMBANGAN PENGANGKUTAN
DI BANYUMAS 1896-1899**

JURNAL SKRIPSI



**oleh:
Ageng Nur Ma'ruf
10406241020**

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SEJARAH
JURUSAN PENDIDIKAN SEJARAH
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA
2014**

PERANAN TREM *SERAJOEDAL STROOMTRAM MAATSCHAPPIJ* DALAM PERKEMBANGAN PENGANGKUTAN DI BANYUMAS 1896-1899

Ageng Nur Ma'ruf¹, Dr. Aman, M.Pd.²
ageng.sugeng@gmail.com¹

ABSTRAK

Trem *Serajoedal Stroomtram Maatschappij* merupakan sebuah perusahaan swasta penyedia jasa angkut bagi perkebunan tebu dan pabrik gula. Penelitian ini bertujuan untuk; pertama, mengetahui keadaan Banyumas sebelum kedatangan kereta api, kedua mengetahui proses pembukaan jalur trem *Serajoedal Stroomtram Maatschappij*, dan ketiga untuk mengetahui peranan dari trem *Serajoedal Stroomtram Maatschappij* dalam perkembangan pengangkutan di Banyumas.

Peneliti menggunakan metodologi penelitian sejarah kritis yang terdiri dari lima tahapan. Pertama, penentuan topik, kedua pengumpulan sumber baik sumber primer maupun sekunder. Ketiga, kritik sumber yaitu kritik ekstern maupun intern terhadap sumber-sumber yang diperoleh, keempat interpretasi atau penafsiran terhadap fakta-fakta sejarah yang telah ditemukan, dan kelima historiografi atau penulisan sejarah secara kronologis.

Penelitian ini tentang keadaan geografis dan sarana transportasi di Banyumas sebelum kedatangan kereta api yang menghambat proses eksploitasi pemerintah kolonial Hindia-Belanda, kebutuhan akan alat angkut massal semakin mendesak, teknologi kereta api menjadi jawaban atas masalah ini. Perusahaan swasta *Serajoedal Stroomtram Maatschappij* adalah pihak yang akan mengeskplotasi Banyumas dengan jaringan tremnya. Pada awal beroperasinya trem *Serajoedal Stroomtram Maatschappij* pihak yang paling berkepentingan untuk menggunakannya adalah perkebunan tebu dan pabrik gula, namun, pada akhirnya sektor lain juga ikut memanfaatkannya. Kehadiran trem *Serajoedal Stroomtram Maatschappij* menjadi sebuah revolusi transportasi yang berhasil mendorong ekonomi Banyumas, perannya sebagai penyedia jasa angkutan barang membuat proses pengangkutan barang-barang menjadi semakin cepat dan modern.

Kata Kunci : Trem, *Serajoedal Stroomtram Maatschappij*, Banyumas, 1896-1899.

ROLES OF THE *SERAJOEDAL STROOMTRAM MAATSCHAPPIJ TRAM* IN THE TRANSPORTATION DEVELOPMENT IN BANYUMAS IN 1896-1899

Ageng Nur Ma'ruf¹, Dr. Aman, M.Pd.²
ageng.sugeng@gmail.com¹

ABSTRACT

The Serajoedal Stroomtram Maatschappij Tram was a private company providing transportation services for the sugar cane plantation and sugar factory. This study aims to investigate, first, the conditions of Banyumas before the train arrival, second, the process of the establishment of the Serajoedal Stroomtram Maatschappij tram line, and, third, the roles of the Serajoedal Stroomtram Maatschappij tram in the transportation development in Banyumas.

The study employed the critical historical method consisting of five stages. The first was topic selection and the second was source collection, both primary and secondary sources. The third was source criticisms, both external and internal criticisms to the collected sources, the fourth was interpretation of revealed historical facts, and the fifth was historiography or chronological history writing.

The study was about the geographical conditions and transportation means in Banyumas before the train arrival that hindered the exploitation process by the East Indies colonial government and the urgent needs for mass transportation means; the train technology became a solution to these problems. The Serajoedal Stroomtram Maatschappij private company was the party to exploit Banyumas with its tram lines. At the beginning of the operation of the Serajoedal Stroomtram Maatschappij tram, the most interested parties to use it were the sugar cane plantation and sugar industry. However, eventually other sectors also used it. The presence of the Serajoedal Stroomtram Maatschappij tram became a transportation revolution succeeding in improving

the economy in Banyumas. Its role as a goods transportation service provider made the process of transporting goods faster and modern.

Keywords: Tram, Serajoedal Stroomtram Maatschappij Banyumas, 1896-1899

PENDAHULUAN

Transportasi memiliki peran penting bagi berbagai peristiwa sejarah. Sejarah Indonesia pun tak bisa lepas dari transportasi, baik darat, laut, maupun udara dalam setiap peristiwanya. Jika kita mengkaji sejarah ekonomi Indonesia pasti akan selalu berhubungan dengan transportasi sebagai bagian dalam kajiannya. Hal ini tentu dikarenakan transportasi memiliki peran yang cukup besar pada gerak ekonomi.¹ Selain itu, transportasi juga memiliki peran yang besar pula dengan gerak lain semisal politik, sosial, budaya, dan sebagainya.

Sistem transportasi yang bersifat masal dirasakan penting oleh para pengusaha swasta sebagai kebutuhan yang sangat vital pada akhir abad ke-19. Pengangkutan hasil-hasil perkebunan dan produksi pabrik gula sudah tidak dapat dipenuhi lagi oleh transportasi air melalui sungai. Lalu muncul gagasan mengenai pengoperasian kereta api untuk mengangkut barang-barang dari Hindia-Belanda menuju pelabuhan-pelabuhan ekspor. Gagasan ini didasarkan pada pengoperasian kereta api di negeri Belanda yang telah membuktikan hasil yang cukup baik sebagai sarana pengangkutan.² Penggunaan kereta api sebagai sarana pengangkutan dirasa lebih cepat dan mampu membawa muatan yang cukup banyak juga.

Di wilayah Banyumas sendiri dahulu juga terdapat sebuah jaringan kereta api yang berada disepanjang aliran Sungai Serayu. Jaringan kereta api tersebut dibuat oleh oleh *Serajoedal Stroomtram Maatschappij* (SDS). SDS adalah sebuah perusahaan tram swasta yang diberi *konsesi* oleh pemerintah untuk melakukan pembangunan jalur tram di aliran Sungai Serayu. Pembangunan jalur tram *Serajoedal Stroomtram Maatschappij* sendiri tidak lepas dari keberadaan pabrik gula.

A. Kajian Pustaka

Kajian Pustaka dari penelitian yang berjudul “Peranan Trem *Serajoedal Stroomtram Maatschappij* dalam Perkembangan Pengangkutan di Banyumas 1896-1899” berangkat dari rumusan masalah yang disusun oleh peneliti. Mengenai keadaan geografis dan sarana transportasi di Banyumas sebelum kedatangan kereta api, pustaka yang digunakan adalah karya Denys Lombart yang berjudul *Nusa Jawa Silang Budaya Bagian I: Batas-Batas Pembaratan* terbitan Gramedia Pustaka Utama tahun 2008.

Proses masuknya kereta api di Pulau Jawa dimulai dengan berdirinya perusahaan kereta api swasta *Nederlanssch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) dan perusahaan kereta api milik negara *Staatsspoorweg* (SS). Di wilayah Banyumas pembukaan jaringan kereta api juga dilakukan, perusahaan swasta *Serajoedal Stroomtram Maatschappij* (SDS) sebagai pihak yang mengesksploitasi Banyumas dengan jaringan tremnya. Hal ini dikaji dalam buku karya Tim Telaga Bakti Nusantara berjudul *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1* terbitan Angkasa tahun 1997.

Kehadiran trem SDS di Banyumas mempunyai peranan penting bagi perkembangan sistem pengangkutan barang. Mengenai hal ini peneliti menggunakan pustaka Gebr. Giunta D’Albani berjudul *Serajoedal Stroomtram Maatschappij Over Het Jaar 1896-1899* yang diterbitkan oleh De ‘s-Gravenhaagsche Boek en Handelsdrukkerij. Pada awal beroperasinya trem *Serajoedal Stroomtram Maatschappij* pihak yang paling berkepentingan untuk menggunakannya adalah perkebunan tebu dan pabrik gula, namun, pada akhirnya sektor lain juga ikut memanfaatkannya, kehadiran trem SDS menjadi sebuah revolusi transportasi yang berhasil mendorong ekonomi Banyumas, perannya sebagai penyedia jasa angkutan barang membuat proses pengangkutan barang-barang menjadi semakin cepat dan modern.

Metode Penelitian

Helius Sjamsuddin menerangkan bahwa metode ada hubungannya dengan suatu prosedur, proses, atau teknik yang sistematis dalam penyidikan suatu disiplin ilmu tertentu untuk

¹ Kondisi geografis Nusantara yang berupa kepulauan menjadikan transportasi air memainkan peranan penting dalam penyatuan Nusantara dalam sisi sosial dan budaya. Lihat di Denys Lombart, *Nusa Jawa Silang Budaya: Kajian Sejarah Terpadu Bagian I: Batas-Batas Pembaratan*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2008, hlm 12-18.

² Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, Bandung: Angkasa, 1997, hlm. 48.

mendapatkan objek (bahan-bahan) yang diteliti.³ Peneliti menggunakan metode sejarah kritis. Metode ini menjelaskan langkah-langkah penelitian sejarah dimulai dari Pemilihan topic, *heuristic* (pengumpulan sumber), *verifikasi* (kritik sumber), interpretasi atau penafsiran fakta-fakta yang telah diuji kebenarannya dan terakhir adalah *historiografi* atau penulisan sejarah.

PEMBAHASAN

1. BANYUMAS SEBELUM KEDATANGAN KERETA API

Kegagalan perlawanan Pangeran Diponegoro terhadap kekuasaan pemerintah kolonial Hindia-Belanda di Jawa menjadi salah satu alasan untuk diambil alihnya daerah-daerah yang sebelumnya belum pernah tersentuh oleh kekuasaan kolonial. Komisi urusan tanah-tanah kerajaan (*Commissie ter Regeling der Zaken*) dibentuk oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda di Surakarta sebagai langkah awal untuk mengambil alih tanah-tanah milik kerajaan. Komisi ini memiliki tugas untuk mengambil alih bagian tanah kerajaan sebagai ganti rugi atas biaya yang telah dikeluarkan oleh pihak Belanda dalam perang Diponegoro.⁴ Sebagian wilayah Kerajaan Surakarta akan ikut diambil alih oleh pihak Belanda, walaupun sebenarnya Pangeran Diponegoro berasal dari Kerajaan Yogyakarta.

Pada tanggal 24 Mei 1830, J.J. Sevenhoven secara sepihak telah menunjuk Residen Pekalongan M.H. Hallewijn untuk mempersiapkan penyelenggaraan pemerintahan sipil di Banyumas dan distrik-distrik di sekitarnya. Pada tanggal 15 Juni 1830, Hallewijn minta kepada seluruh bupati di wilayah Banyumas untuk menyerahkan piagam pengangkatannya sebagai bupati dari Kerajaan Surakarta dan Yogyakarta.⁵ Baru pada tanggal 22 Juni 1830, pemerintah kolonial Belanda mengadakan perjanjian dengan raja di Surakarta. Dengan perjanjian ini maka secara resmi wilayah mancanegara barat diserahkan kepada pemerintah kolonial Belanda.

Sebelum kedatangan bangsa Belanda, Banyumas merupakan daerah yang sangat terisolir. Daerah ini seperti terkurung dalam batas-batas geografis yang sulit ditembus. Jalan-jalan darat masih sangat sempit bahkan sebagian besar masih berwujud jalan setapak tanah. Sarana transportasi masih sangat minim sekali. Alat transportasi yang digunakan melalui jalan darat biasanya adalah tenaga manusia dengan pikulan atau pedati/gerobak yang ditarik oleh sapi. Transportasi melalui air menggunakan perahu yang menyusuri sungai-sungai.⁶ Dengan melihat kondisi geografis wilayah Banyumas, ada beberapa cara untuk mengangkut hasil perkebunan agar sampai ke pelabuhan Cilacap yang kemudian dikapalkan ke Eropa. Pertama, melalui jalur darat dengan memanfaatkan jalan-jalan darat yang telah tersedia. Kedua, melalui jalur air dengan memanfaatkan sungai-sungai yang ada di wilayah ini, dan ketiga, kombinasi antara keduanya.⁷ Pada awal pelaksanaan sistem tanam paksa komoditi pertanian yang berasal dari setoran petani masih diangkut dengan alat angkut tradisional, seperti dipikul, dengan menggunakan kuda, serta dengan perahu-perahu kecil untuk pengangkutan ke Pelabuhan Cilacap.

2. PEMBUKAAN TREM SERAJOEDAL STROOMTRAM MAATSCHAPPIJ

Pada akhir abad ke-19 sistem transportasi yang bersifat masal dirasakan sebagai sebuah kebutuhan yang sangat mendesak bagi para pengusaha swasta. Pengangkutan hasil perkebunan serta pengangkutan sudah tidak dapat seluruhnya dipenuhi oleh transportasi yang ada pada saat itu yakni darat maupun sungai. Gagasan untuk mengangkut barang-barang dari Hindia-Belanda dengan lebih cepat terutama untuk hasil-hasil perkebunan bukan menjadi satu-satunya alasan untuk mulai dioperasikannya kereta api.

³ Helius Sjamsuddin, *Metodologi Sejarah*, Yogyakarta : Penerbit Ombak, 2012, hlm. 11.

⁴ Purnawan Basundoro. *Perubahan Pemerintahan di Wilayah Banyumas: Daerah yang Digadaikan*, Kumpulan Cuplikan Sejarah Banyumas koleksi Sugeng Wiyono, Naskah tidak diterbitkan, 2007, hlm. 2.

⁵ *Ibid.*, hlm. 3.

⁶ *Ibid.*, hlm. 29.

⁷ Susanto Zuhdi, *Cilacap 1830-1942: Bangkit dan Jatuhnya Sebuah Pelabuhan di Jawa*, Jakarta: KPG, 2001, hlm. 28-29.

Di wilayah Banyumas sendiri terdapat sebuah jaringan kereta api terpenting yang pernah ada yakni jaringan kereta api milik *Serajoedal Stroomtram Maatschappij* (SDS).⁸ Pada tanggal 24 April 1894 dengan sebuah surat keputusan, Ratu Belanda mengesahkan rancangan akta pendirian *NV Serajoedal Stroomtram Maatschappij*. Perusahaan ini akan dipimpin oleh C.L.J. Martens.⁹ Pada tanggal 30 April 1894 secara resmi SDS yang berkedudukan di 's Gravenhage akan mengeksploitasi jalan kereta api di pedalaman Banyumas. Jaringan ini menjadi udara segar bagi wilayah pedalaman Banyumas yang belum tersentuh transportasi modern.

SDS adalah sebuah perusahaan swasta yang diberi konsesi oleh pemerintah selama 99 tahun untuk mengeksploitasi wilayah pedalaman Banyumas. Pembangunan sarana transportasi modern ini merupakan salah satu upaya bangsa Eropa untuk mempermudah distribusi barang-barang kebutuhan mereka. Salah satu kelompok yang sangat berkepentingan dengan adanya sarana transportasi ini adalah kelompok pemilik pabrik-pabrik yang tersebar di Karesidenan Banyumas. Dengan dibukanya jalur kereta api di Banyumas barang-barang komoditi perdagangan berupa produksi perkebunan, maupun kebutuhan pokok yang berasal dari daerah Banyumas dapat diangkut menuju pelabuhan Cilacap.

Pada bulan Mei 1895, dengan modal sebesar F 1.500.000 jaringan kereta api milik SDS mulai dikerjakan dibawah pimpinan Ir. C. Groll.¹⁰ Secara berturut-turut jalur yang dibangun pada tahap awal adalah jalur Maos – Purwokerto – Sokaraja – Banjarsari – Purwareja – Banjarnegara. Jalur tersebut hampir persis menyusuri aliran sungai Serayu dari Maos sampai Purwokerto. Dan jalur ini melewati pabrik-pabrik gula yang tersebar di Karesidenan Banyumas.

Pekerjaan pemasangan jalan kereta api milik SDS diselesaikan dalam jangka waktu satu tahun. Setelah itu mulailah dioperasikan kereta api menembus wilayah pedalaman Banyumas. Berturut-turut jalur kereta api milik SDS resmi dibuka untuk umum. Jalur Maos – Purwokerto dibuka untuk umum pada tanggal 16 Juli 1896, Purwokerto – Sokaraja pada tanggal 5 Desember 1896, Sokaraja – Purwareja pada tanggal 5 Juni 1897, Purwareja – Banjarnegara pada tanggal 18 Mei 1898, dan jalur Banjarnegara-Purbalingga pada tanggal 1 Juli 1900, setelah sebelumnya jalur-jalur tersebut diujicobakan terlebih dahulu untuk mengangkut barang milik pemerintah kolonial.¹¹

3. PERANAN TREM SERAJOEDAL STROOMTRAM MAATSCHAPPIJ DALAM PERKEMBANGAN PENGANGKUTAN DI BANYUMAS 1896-1899

Pada awalnya yang paling berkepentingan atas beroperasinya trem SDS adalah para pengusaha swasta yang mengelola pabrik gula di daerah Banyumas. Namun, tidak dapat dipungkiri bahwa dalam perkembangan selanjutnya kereta api juga menjadi alat angkut bebas. Baik masyarakat umum maupun pengusaha lain banyak memanfaatkan alat angkut untuk mengangkut barang-barang mereka.¹² Di antara kegunaan sarana transportasi kereta api itu adalah: Pertama, untuk pengangkutan bahan makanan pribumi, seperti padi, beras, dan hasil bumi lainnya. Kedua, sebagai alat pengangkut produksi perkebunan yang bertumpuk, terutama kopi dan gula. Ketiga, sebagai alat pengangkutan barang-barang industri bagi kebutuhan orang Eropa, berupa barang-barang konsumsi, tekstil, dan barang-barang lainnya dari logam.

⁸ Prima Nurahmi Mulyasari, *Runtuhnya Suatu Kejayaan: Kota Banyumas 1900-1937*. Kota-Kota di Jawa: Identitas, Gaya Hidup, dan Permasalahan Sosial, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2010, hlm. 24.

⁹ Gepr. Giunta D'Albani, *Serajoedal Stroomtram Maatschappij Verslag Over Het Jaar 1897*, Den Haag: De 's-Gravenhaagsche Boek en Handelsdrukkerij, 1898, hlm. 2.

¹⁰ Gepr. Giunta D'Albani, *Serajoedal Stroomtram Maatschappij Verslag Over Het Jaar 1896*, Den Haag: De 's-Gravenhaagsche Boek en Handelsdrukkerij, 1897, Bijlagen No. 1. Balans.

¹¹ *Serajoedal Stroomtram Maatschappij Verslag Over Het Jaar 1899*, Utrecht: J. Van Boekhoven, 1900, Bijlagen No. 4 Kilometers In Exploitatie.

¹² Purnawan Basundoro, *Dinamika Pengangkutan di Banyumas Pada Era Modernisasi Transportasi Pada Awal Abad Ke-20*. *Humaniora* Volume 20 No.1 Februari 2008, hlm. 70.

Sementara itu barang-barang yang diangkut dengan kereta api dapat digolongkan menjadi tiga bagian. Pertama, barang-barang yang diperlukan oleh masyarakat Banyumas. Barang-barang tersebut didatangkan dari luar Banyumas, seperti mebel, semen, dan bahan bangunan. Barang-barang lain untuk keperluan pabrik gula dan perkebunan tebu berupa mesin-mesin barang logam, bahan bakar, batu gamping, dan pupuk. Sebagian besar barang-barang ini diimpor dari luar negeri. Kedua, barang-barang milik penduduk yang dibawa dari satu tempat ke tempat lain di Banyumas dan biasanya berwujud barang dagangan. Ketiga, barang-barang yang diangkut keluar dari Banyumas, yaitu barang-barang hasil perkebunan dan pertanian, barang hasil kerajinan rakyat, binatang ternak, kulit binatang, dan produk pabrik gula.¹³ Jenis barang yang pertama dan ketiga diangkut dengan kereta khusus, yakni kereta barang. Sedangkan jenis barang kedua karena barang bawaan pedagang atau orang yang bepergian, maka diikutkan dalam kereta penumpang. Pada awal dioperasikannya kereta api, jenis serta jumlah barang yang dimuat dengan alat angkut ini masih relatif sedikit dan kebanyakan milik pabrik gula.

KESIMPULAN

Pada akhir abad ke-19 sistem transportasi yang bersifat masal dirasakan oleh pengusaha swasta sebagai kebutuhan yang sangat mendesak. Pengangkutan hasil-hasil perkebunan serta pengangkutan barang-barang impor dari pelabuhan ke daerah pedalaman sudah tidak dapat dipenuhi oleh transportasi lewat jalan darat maupun lewat sungai. Para pejabat pemerintah kolonial pada awalnya banyak yang tidak menyetujui apabila jaringan kereta api dibangun di Hindia-Belanda. Dengan pertimbangan berbagai pihak, akhirnya pemerintah Belanda segera mengizinkan dibukanya jaringan kereta api di Hindia-Belanda. Sebagian wilayah Banyumas mulai menjadi bagian suatu sistem jaringan kereta api ketika jaringan kereta api negara Staatsspoorwegen (SS) yang menghubungkan Yogyakarta dan Cilacap mulai terpasang.

Dalam konteks wilayah Banyumas jaringan kereta api terpenting adalah jaringan yang dibuat oleh SDS. SDS adalah perusahaan swasta yang diberi konsesi oleh pemerintah selama 99 tahun. Pembangunan sarana transportasi modern ini merupakan salah satu upaya bangsa Eropa untuk mempermudah distribusi barang-barang kebutuhan mereka. Salah satu kelompok yang sangat berkepentingan dengan adanya sarana transportasi modern ini adalah kelompok pemilik pabrik gula yang tersebar di daerah Banyumas. Sebelumnya pabrik-pabrik gula di Banyumas mengirimkan produk mereka ke pelabuhan Cilacap dengan menggunakan sarana transportasi air dengan memanfaatkan aliran sungai Serayu. Bagi perkebunan tebu maupun pabrik gula, keberadaan trem yang menembus pedalaman Banyumas dirasa sangat penting dalam rangka pengembangan industri perkebunan serta pengangkutan hasil pabrik gula.

Keberadaan trem SDS di wilayah Banyumas tidak dapat dipungkiri telah mendorong perubahan bagi Banyumas. Perubahan tersebut adalah proses mobilitas barang yang semakin lancar dibandingkan masa-masa sebelumnya. Bukti nyata pun diberikan oleh trem SDS. Peranannya yang semula sebagai alat angkut barang-barang pabrik gula dan perkebunan saja, lambat laun sektor lain juga ikut memanfaatkannya. Lancarnya proses pengangkutan barang baik itu hasil dari produksi maupun barang keperluan baik dari pabrik gula, perkebunan, pertanian, maupun yang lain telah memberikan sebuah perubahan yang besar bagi perkembangan ekonomi Banyumas menuju ke arah yang semakin baik.

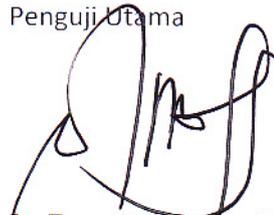
DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Adrian Kresna. 2011. *Sejarah Panjang Mataram: Menengok Berdirinya Kesultanan Yogyakarta*. Yogyakarta: Diva Press.
- [2]. Denys Lombart. 2008. *Nusa Jawa Silang Budaya: Kajian Sejarah Terpadu Bagian I: Batas-Batas Pembaratan*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

¹³ *Ibid.*

- [3]. Gepr. Giunta D'Albani. 1897. Serajoedal Stroomtram Maatschappij Verslag Over Het Jaar 1896. Den Haag: De 's-Gravenhaagsche Boek en Handelsdrukkerij.
- [4]. Gepr. Giunta D'Albani. 1898. Serajoedal Stroomtram Maatschappij Verslag Over Het Jaar 1897. Den Haag: De 's-Gravenhaagsche Boek en Handelsdrukkerij.
- [5]. Helius Sjamsuddin. 2012. Metodologi Sejarah. Yogyakarta : Penerbit Ombak.
- [6]. Poerwasoepradja. 1932. Babad Banjoemas. Purwokerto: Tanpa Penerbit.
- [7]. Prima Nurahmi Mulyasari. 2010. Runtuhnya Suatu Kejayaan: Kota Banyumas 1900-1937. Dalam Kota-Kota di Jawa: Identitas, Gaya Hidup, dan Permasalahan Sosial. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- [8]. Purnawan Basundoro. 2007. Perubahan Pemerintahan di Wilayah Banyumas: Daerah yang Digadaikan. Kumpulan Cuplikan Sejarah Banyumas koleksi Sugeng Wiyono. Naskah tidak diterbitkan.
- [9]. Purnawan Basundoro. 2008. Dinamika Pengangkutan di Banyumas Pada Era Modernisasi Transportasi Pada Awal Abad Ke-20. Humaniora Volume 20 No.1 Februari 2008.
- [10]. Serajoedal Stroomtram Maatschappij. 1900. Serajoedal Stroomtram Maatschappij Verslag Over Het Jaar 1899. Utrech: J. Van Boekhoven.
- [11]. Susanto Zuhdi. 2001. Cilacap 1830-1942: Bangkit dan Jatuhnya Sebuah Pelabuhan di Jawa. Jakarta: KPG.
- [12]. Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1. Bandung: Angkasa.

Penguji Utama



Rr. Terry Irenewaty, M.Hum.

NIP. 19560428 198203 2 003

Yogyakarta, Oktober 2014

Menyetujui,

Pembimbing



Dr. Aman, M.Pd

NIP. 19741015 200312 1 001

Pusat Pengembangan Bahasa (P2B) LPPMP UNY

Alamat: Karangmalang, Yogyakarta 55281, Indonesia Phone +62274550844
Tel: (0274) 530844. Email: p3b_fbs_uny@yahoo.com

29/SU/X/2014

No. :

KUITANSI

Telah terima dari : **AGENG NUR MA'RUF**

Jumlah uang : #Sembilan puluh lima ribu rupiah#

Untuk pembayaran : Biaya terjemahan di Pusat Pengembangan Bahasa LPPMP UNY

Bahasa : Indonesia-Inggris
CD : Tidak
Jml : Abstrak 1+ lembar (BIASA) x Rp 60000.-/lb

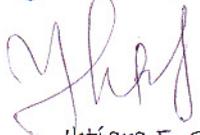
Terbilang : Rp. 95,000.00

Yang membayarkan,


AGENG NUR MA'RUF

Yogyakarta, 16-Oct-14

Yang menerima,


Intiara F. S.Pd.