

# Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia



**anri**

ARSIP NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

## NASKAH SUMBER ARSIP PERKERETAAPIAN DI INDONESIA

### **Ketua**

Agus Santoso

### **Editor**

Senja Kala Yahya

### **Anggota**

Abdul Cholik  
Bayu Patriasari  
Desi Mulyaningsih  
R. Suryagung SP.  
Sapta Sunjaya

### **Desain Grafis & Lay Out**

Beny Oktavianto

Copyright @ARSIP NASIONAL RI – PA 2015  
UU No.43 Tahun 2009 Tentang Kearsipan

## KATA PENGANTAR

Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) diamanatkan oleh Undang-undang Nomor 43 tahun 2009 Tentang Kearsipan untuk memberikan kepastian hukum dalam penyelenggaraan kearsipan nasional. Penyelenggaraan kearsipan nasional bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik dalam pengelolaan dan pemanfaatan arsip yang autentik dan terpercaya (pasal 3 h).

ANRI menyajikan berbagai sumber informasi berbasis arsip, arsip statis yang mempunyai nilai guna informasi bagi publik. Khasanah arsip tentang Perkeretaapian di Indonesia yang tersimpan di ANRI tidak saja sebagai bahan bukti penyelenggaraan kehidupan berbangsa yang tercipta pada masa lampau, tetapi memiliki makna lintas waktu, lintas peristiwa dan lintas geografi. Arsip sebagai sumber ingatan mempertebal identitas bangsa yang pada gilirannya menjadi simpul pemersatu bangsa.

Penerbitan Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia merupakan upaya ANRI dalam membuka akses seluas-luasnya bagi publik untuk mempelajari berbagai aspek kehidupan dan keilmuan dalam perspektif perkeretaapian. Arsip sebagai bukti aktifitas perkeretaapian di wilayah geografis Indonesia yang tercipta sejak masa Pemerintahan kolonial Belanda hingga Pasca Kemerdekaan.

Arsip yang disajikan dalam naskah sumber arsip Perkeretaapian di Indonesia sejak masa kolonial Belanda hingga Indonesia. Selain daripada itu Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian juga memuat informasi pelabuhan dagang dan perikanan; peranan jaringan pelayaran dan perdagangan serta peran lokal & tradisional: transportasi sungai, hilir pelabuhan laut sebagai bagian dari kekayaan informasi atas khasanah kemaritiman di Indonesia. Penerbitan naskah sumber arsip diharapkan dapat meningkatkan semangat nasionalisme dan patriotisme serta penguatan karakter bangsa yang pada gilirannya dapat meluruskan dan meningkatkan pemahaman makna pentingnya keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Jakarta, April 2015

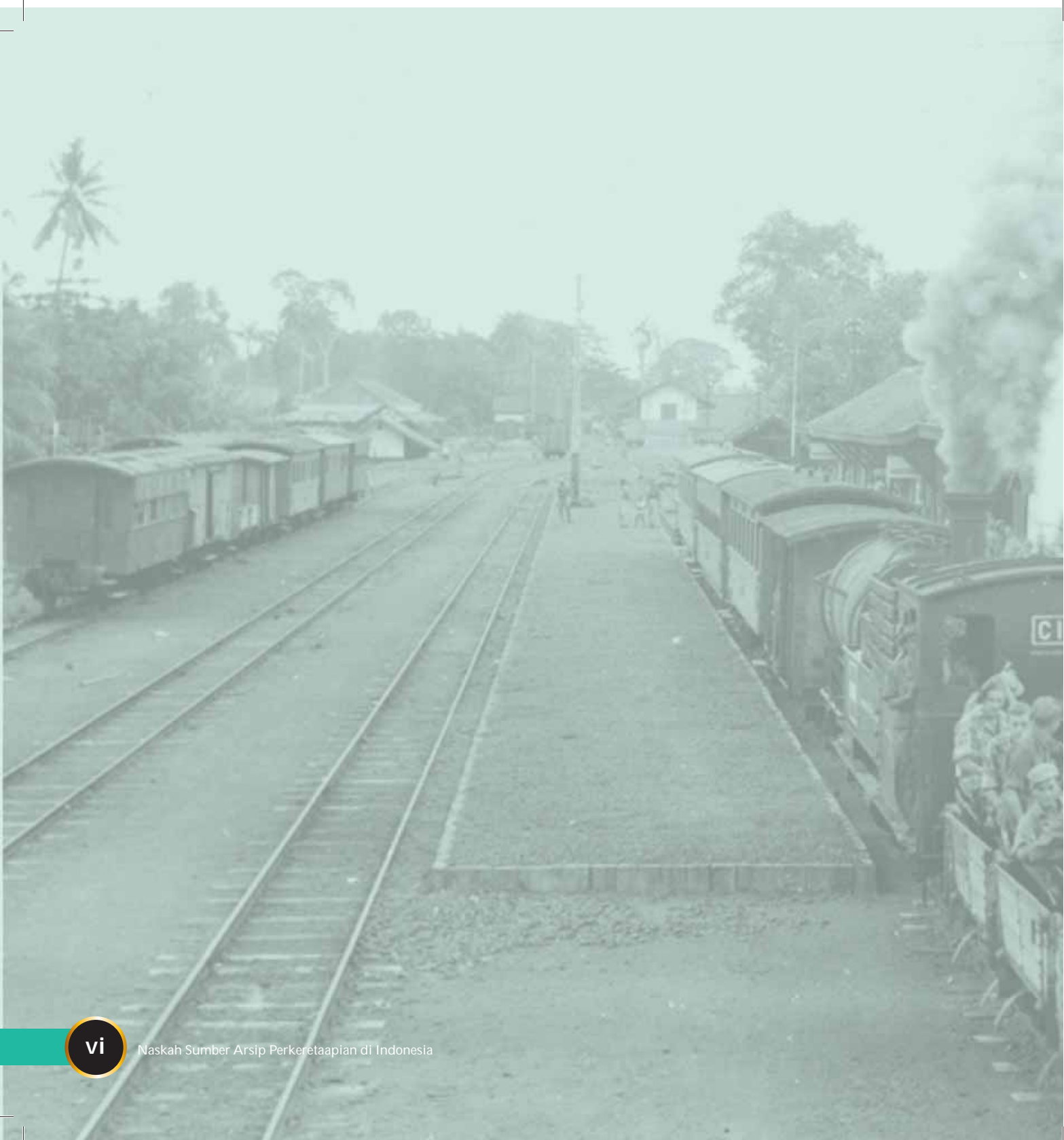
Kepala Arsip Nasional RI





# DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>v</b>
<b>BAB I DASAR PEMIKIRAN</b>	<b>1</b>
Latar Belakang	1
Arsip Sebagai Sumber	3
<b>BAB II SEKILAS SUMBER ARSIP</b>	<b>5</b>
Periode Pemerintahan Kolonial	6
Pasca Kemerdekaan	17
<b>BAB III PERKERETAAPIAN DI INDONESIA</b>	<b>37</b>
Fungsi Perkeretaapian dalam Perekonomian	38
Arsitektur Stasiun dan Kereta Api - Trem	50
Perusahaan Negara Kereta Api	69
<b>BIBLIOGRAFI</b>	<b>86</b>



### Latar Belakang

Pada masa VOC, masalah transportasi di Pulau Jawa dan Kepulauan sekitar Pulau Maluku tidaklah berat, jarak antara perkebunan (terutama rempah-rempah) dengan Pantai juga tidak terlalu besar. Disebabkan perkembangan Perkebunan Pemerintah masa lampau di Priangan (antara Bandung dan Batavia), akhirnya di daerah tersebut, transportasi benar-benar telah menjadi masalah di pertengahan abad ke 19. Tidak ada jalur perjalanan.

Adanya Tanam Paksa pada tahun 1830, dimana di beberapa bagian Pulau Jawa dibangun produksi yang tidak lagi hanya dimanfaatkan oleh penduduk setempat, mengakibatkan kepentingan transport dari pedalaman ke Pantai Utara, pelabuhan-pelabuhan Batavia, Semarang dan Surabaya.

### Pembangunan Perkeretaapian di Abad ke-19 dan 20

Eksplorasi kolonial dalam pembangunan jalan kereta api di Priangan dilakukan pada pertengahan abad ke-19, setelah dihapuskannya Sistem Tanam Paksa (*cultuur stelsel*), yaitu dilatarbelakangi oleh:

Faktor ekonomi yang berkaitan dengan kesulitan pengangkutan hasil-hasil perkebunan ke pabrik dan pelabuhan serta akhirnya sebagai pengangkutan penumpang;

Faktor pertahanan militer, karena di Priangan kondisi geografisnya sebagian besar daerah pegunungan, yang memiliki arti penting bagi pembangunan sistem pertahanan militer.



Pembangunan jalan kereta di Priangan dilakukan oleh Perusahaan Kereta Api milik Pemerintah, *Staatsspoorwegen* (SS).

### **Staatsspoor en Tramwegen**

*Staatsspoor en Tramwegen* berada di bawah Sipil (kecuali Aceh tramweg yang berada di bawah militer) :

1. Dinas *Staatsspoorwegen* di Jawa, langsung berada di bawah pimpinan Insinyur Kepala
2. (*Hoofdingenieur*) Dinas *Spoor- en Tramweg*.
3. Dinas *Staatsspoorwegen* di Pantai Barat Sumatra (*Sumatra's Westkust*), langsung berada di
4. bawah penguasaan Kepala Eksploitasi (*Chef der exploitatie*) *Sumatra-Staatsspoorweg* dan *Ombilinmijnen*.



## Arsip Sebagai Sumber

Arsip berperan penting sebagai **Memori Kolektif Bangsa**, arsip dapat dipergunakan untuk memaknai sejarah perjalanan bangsa, nilai-nilai yang melandasi semangat perjuangan para pendiri bangsa, serta proses yang berlangsung setelah kemerdekaan berhasil diperoleh.

Misi Arsip Nasional RI yakni memberikan akses arsip kepada publik untuk kepentingan pemerintahan, pembangunan, penelitian dan ilmu pengetahuan untuk kesejahteraan rakyat sesuai peraturan perundang-undangan serta kaidah-kaidah kearsipan demi kemaslahatan bangsa, ANRI menjamin publik untuk mengakses arsip statis.

Sumber-sumber arsip yang disajikan pada Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia ini berdasarkan penelusuran dan penelitian sumber-sumber arsip pada khasanah arsip yang tersimpan di ANRI. Sumber-sumber arsip yang tercipta pada masa kolonial dikelompokkan sebagai Arsip Kolonial, (berasal sejak masa VOC yang dilanjutkan dengan Pemerintahan Hindia Belanda) dan sumber-sumber arsip yang tercipta *pasca* Kemerdekaan RI, dikelompokkan sebagai Arsip Republik.

Sumber-sumber arsip masa kolonial (tahun 1602 sd. tahun 1942) yang tersimpan di *Landsarchief*, berisi arsip-arsip Perserikatan Dagang Hindia Timur (VOC), Masa Inggris (*Engelsche Tussenbestuur* /ET atau *British Interregnum*) dan masa Pemerintahan Hindia Belanda. Arsip periode ini menunjukkan begitu banyak informasi yang terekam di dalamnya. Masa Pemerintahan Hindia Belanda meliputi khasanah arsip yang disebut dengan *gewestelijke stukken*, berisi arsip-arsip kegiatan administrasi secara regional, yaitu kegiatan pemerintahan lokal atau setempat berdasarkan pembagian wilayah administrasi yang kemudian disebut dengan Arsip Keresidenan. Begitu banyaknya khasanah Arsip Keresidenan yang terakumulasi secara administratif berdasarkan pembagian wilayah pada masa VOC ini. Beberapa Arsip Keresidenan terdiri lebih dari seribu berkas.

Beberapa naskah sumber arsip yang telah diterbitkan ANRI baik secara tematis maupun kegiatan administrasi pemerintahan (seperti Memori Serah Terima Jabatan atau *Memorie van Overgave* pada masa pemerintahan Kolonial) dapat dipandang sebagai upaya ANRI mengungkapkan memori kolektif guna meningkatkan pemahaman masyarakat akan nilai budaya bangsa dan kebangsaan serta memupuk rasa cinta Tanah Air.

Naskah sumber arsip yang di publikasikan mengenai Perkeretaapian sebagai bagian dari khasanah arsip yang tersimpan di ANRI, dengan maksud untuk memberikan pemahaman bahwa kekayaan khasanah

arsip masa kolonial ini melatarbelakangi adanya wilayah kekuasaan Pemerintahan Kolonial yang membentang hampir di seluruh Nusantara. Secara *de facto* menjadi bukti keberadaan Republik Indonesia. Setelah melalui proses yang panjang, secara *de jure* luas wilayah yang menjadi wilayah Indonesia, diungkapkan pada saat Pengakuan Kedaulatan Negara Republik Indonesia oleh Pemerintah Belanda pada tahun 1949.

Sumber-sumber arsip yang disajikan selanjutnya dapat dipergunakan sebagai sumber primer dalam melengkapi informasi serta memberikan kontribusi bagi dunia akademik.

Khasanah Arsip yang tersimpan di Arsip Nasional RI, berisi sumber-sumber arsip baik dalam bentuk konvensional (kertas dan kartografik/kearsitekturan) maupun media baru (foto, film dan suara) yang tersimpan dengan baik sejak tahun masa VOC (1602).

ANRI memiliki khasanah arsip statis berdasarkan 2 periode besar, yaitu:

1. **Arsip periode Kolonial (1610-1942)** yang mencakup:
  - a. arsip-arsip VOC yang umumnya menyimpan informasi kegiatan dagang di kawasan Asia dan yang berhubungan dengan raja-raja setempat di kawasan tersebut, termasuk sebagian besar informasi tentang Kepulauan Nusantara dan
  - b. arsip Pemerintahan Kolonial Belanda yang menyimpan informasi dari kegiatan administratif Pemerintah Kolonial Belanda secara luas dan rinci di daerah serta arsip-arsip Keresidenan, yaitu himpunan arsip dari kantor residensi yang mencakup hampir seluruh Nusantara, termasuk di dalamnya arsip periode Inggris. Arsip tahun 1945-1950, yaitu arsip masa NICA (*Netherlands Indie Colonial Administration*) masuk dalam katagori periode Kolonial.
2. **Arsip periode Republik (1945-sekarang)** tidak hanya arsip lembaga/instansi/badan pemerintah baik tingkat Pusat maupun Daerah, tetapi juga koleksi pribadi/perseorangan dan badan/organisasi swasta.

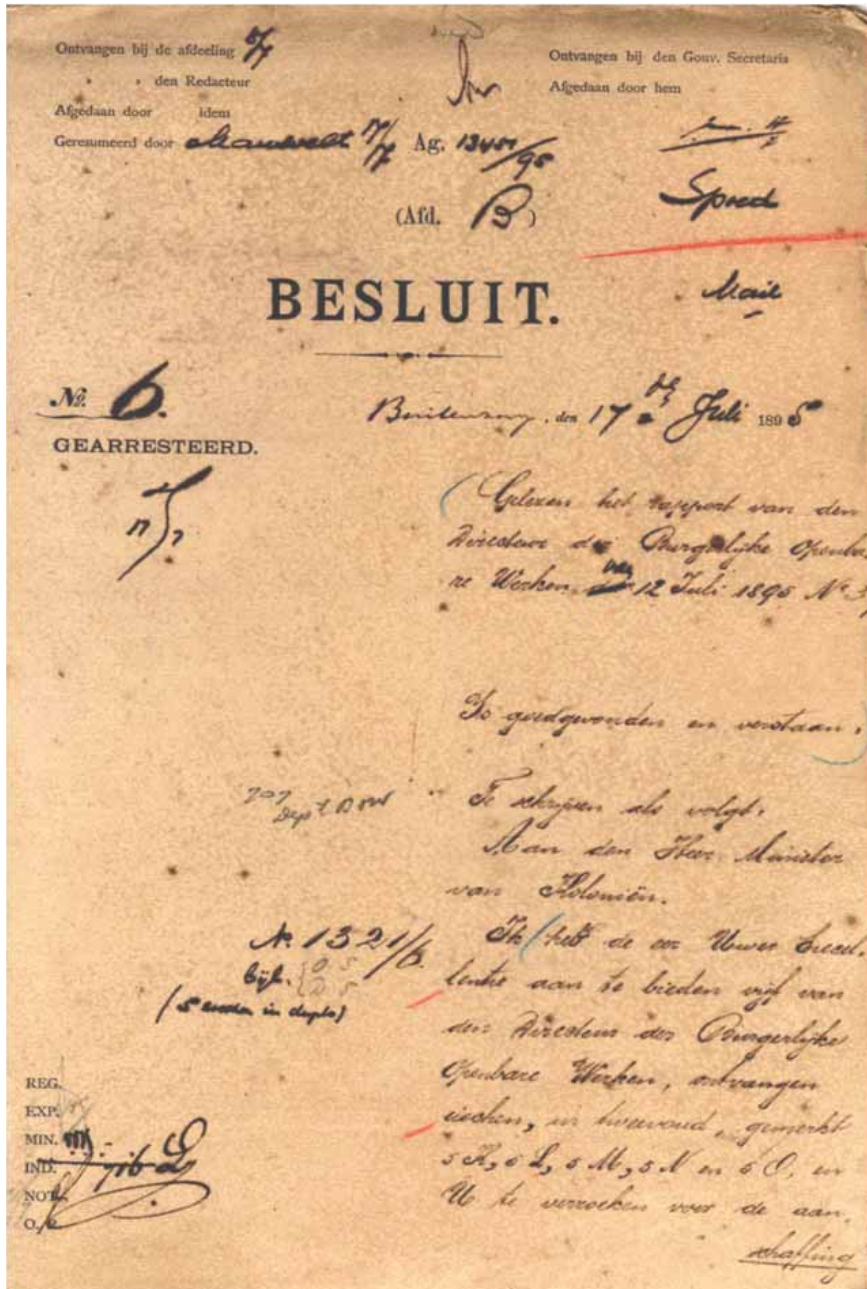
Arsip statis dapat diakses publik sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Akses arsip statis dapat dilakukan untuk kepentingan pemanfaatan, pendayagunaan, serta pelayanan publik dengan memperhatikan keutuhan, keamanan, dan keselamatan arsip. ANRI memberikan akses arsip kepada publik untuk kepentingan pemerintahan, pembangunan, penelitian dan ilmu pengetahuan untuk kesejahteraan rakyat sesuai peraturan perundang-undangan serta kaidah-kaidah kearsipan demi kemaslahatan bangsa.





## Periode Pemerintahan Kolonial



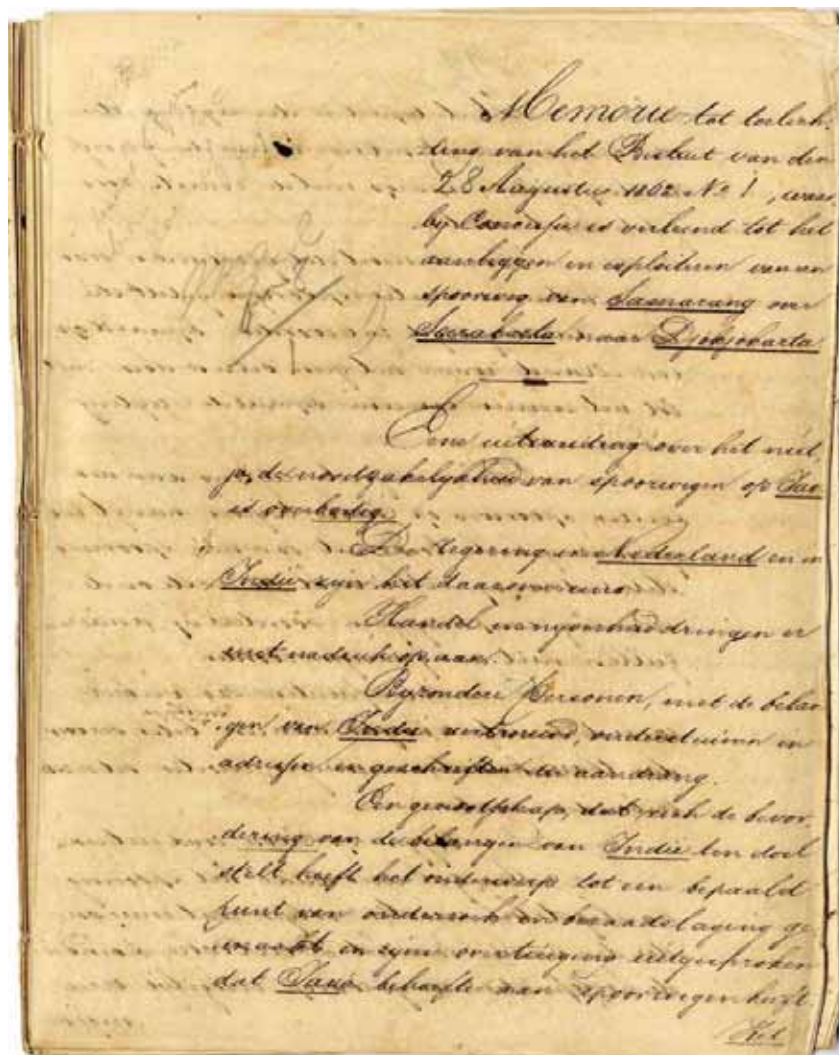


Fragmen Surat Keputusan Gubernur Jenderal tentang permohonan peralatan dari Eropa bagi perluasan jalur kereta Fort de Kock (Bukittinggi), 17 Juli 1845.

ANRI, *Algemeene Secretarie*, Besluit 17 Juli 1895 No.6

Memori penjelasan  
dari keputusan  
Gubernur Jenderal  
Hindia Belanda 28  
Agustus 1862 Nomor 1  
tentang pembangunan  
jalan kereta api jalur  
Semarang-Yogyakarta  
melalui Surakarta.

*ANRI, Algemeene Secretarie,  
Besluit 28 Augustus 1862 No.2*



## Sinopsis

Kehadiran kereta api di Indonesia diawali dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di desa Kemijen, Jumat tanggal 17 Juni 1864, oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh *Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867.

Keberhasilan swasta, *Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS) membangun jalan kereta api antara Semarang-Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan kereta api di daerah lainnya. Pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864 - 1900 tumbuh dengan pesat. Jaringan kereta listrik hanya ada di *Batavia* (Jakarta) ke *Buitenzorg* (Bogor) yang dibangun tahun 1918. Kereta listrik pertama beroperasi 1925, menghubungkan *Weltevreden* dengan Tanjung Priok. Jaringan listrik juga dibuat ke *Meester Cornelis* (Jatinegara) ke Tanjung Priok.

Selain di Pulau Jawa, pembangunan rel kereta api juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan kereta api sepanjang 47 Km antara Makassar-Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya Makassar-Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan kereta api Pontianak - Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Demikian juga di pulau Bali dan Lombok, juga pernah dilakukan studi pembangunan jalan kereta api.

NIS (*Nederlandsch Indische Spoorweg*) adalah kereta api cepat yang dikelola oleh swasta pada masa kolonial. Supaya terpantau maka setiap periode harus melaporkan penggelolaannya kepada pemerintah. Dalam lampiran keputusan Gubernur Jenderal 11 Juli 1868 Nomor 21, terdapat laporan jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api jalur Semarang Kedung Jati, 1868.

*ANRI, Algemeene Secretarie, Besluit 11 Juli 1868 No. 21*

11 Juli 1868

*Nederlandsch Indische Spoorweg*

*Kedung*

*van den loop der Geuzen*

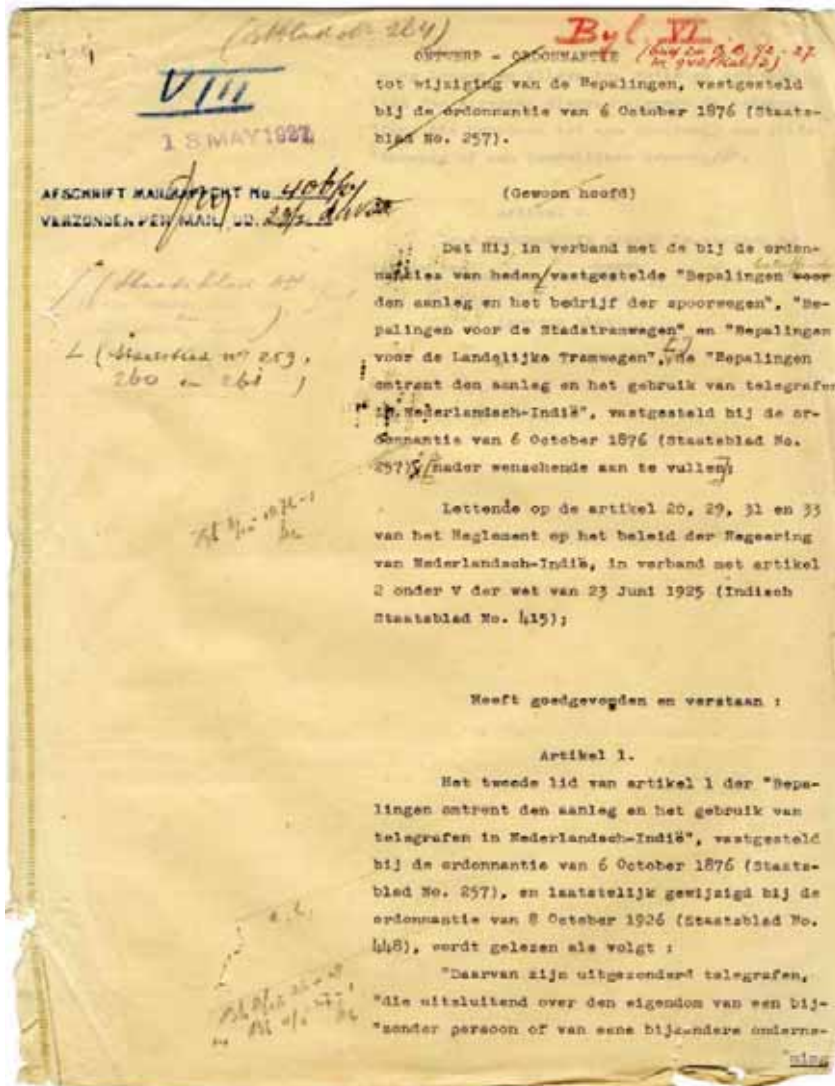
*van de hand van de Staat*

1868

*Semarang Kedung Jati*

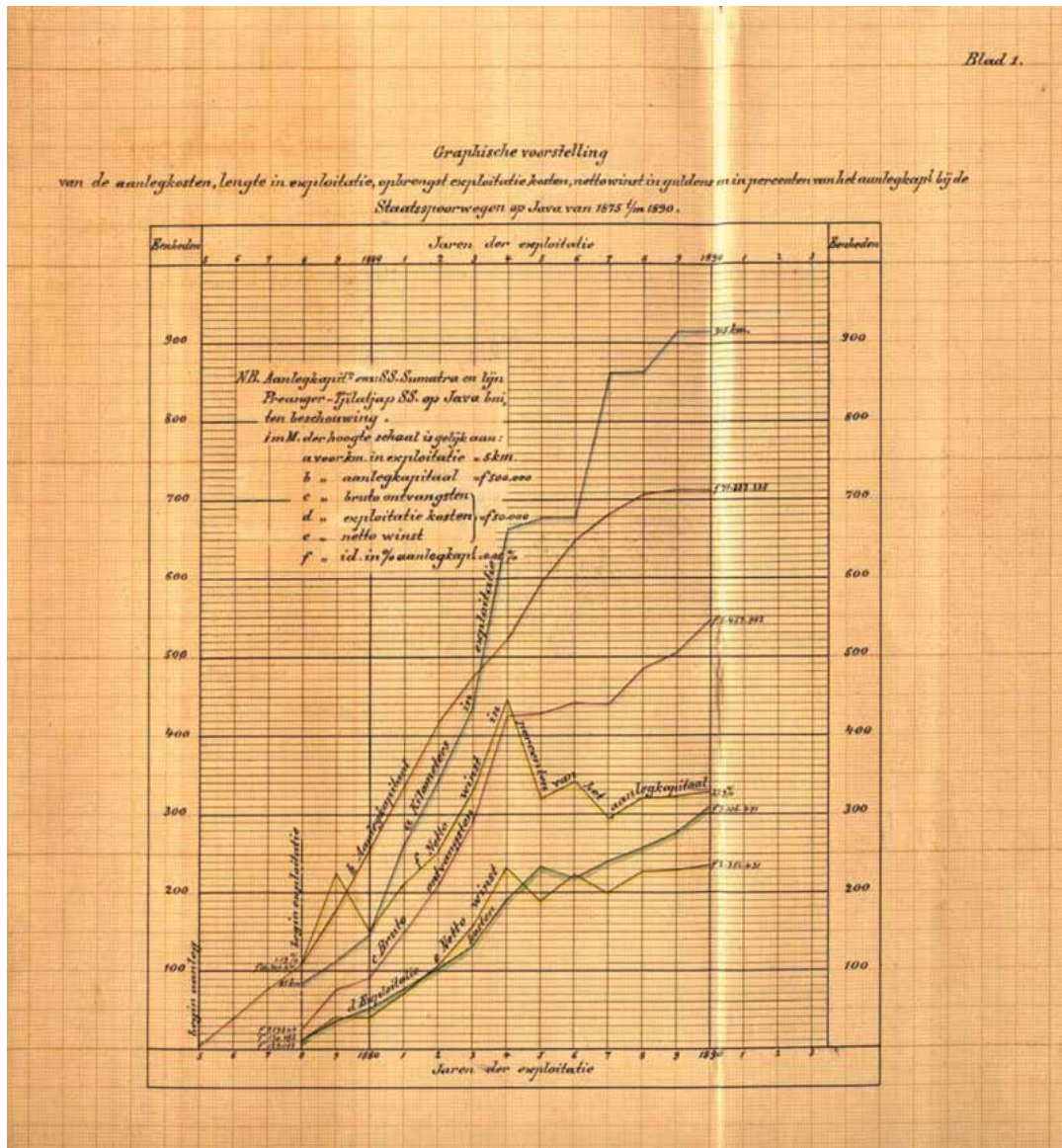
	Stations	11 Juli	12 Juli	13 Juli	14 Juli	15 Juli	16 Juli	17 Juli	18 Juli
1111	Semarang	7	10	13	16	19	22	25	28
1112	Kedung	11	14	17	20	23	26	29	32
1113	Semarang	15	18	21	24	27	30	33	36
1114	Kedung	19	22	25	28	31	34	37	40
1115	Semarang	23	26	29	32	35	38	41	44
1116	Kedung	27	30	33	36	39	42	45	48
1117	Semarang	31	34	37	40	43	46	49	52
1118	Kedung	35	38	41	44	47	50	53	56
1119	Semarang	39	42	45	48	51	54	57	60
1120	Kedung	43	46	49	52	55	58	61	64
1121	Semarang	47	50	53	56	59	62	65	68
1122	Kedung	51	54	57	60	63	66	69	72
1123	Semarang	55	58	61	64	67	70	73	76
1124	Kedung	59	62	65	68	71	74	77	80
1125	Semarang	63	66	69	72	75	78	81	84
1126	Kedung	67	70	73	76	79	82	85	88
1127	Semarang	71	74	77	80	83	86	89	92
1128	Kedung	75	78	81	84	87	90	93	96
1129	Semarang	79	82	85	88	91	94	97	100
1130	Kedung	83	86	89	92	95	98	101	104
1131	Semarang	87	90	93	96	99	102	105	108
1132	Kedung	91	94	97	100	103	106	109	112
1133	Semarang	95	98	101	104	107	110	113	116
1134	Kedung	99	102	105	108	111	114	117	120
1135	Semarang	103	106	109	112	115	118	121	124
1136	Kedung	107	110	113	116	119	122	125	128
1137	Semarang	111	114	117	120	123	126	129	132
1138	Kedung	115	118	121	124	127	130	133	136
1139	Semarang	119	122	125	128	131	134	137	140
1140	Kedung	123	126	129	132	135	138	141	144
1141	Semarang	127	130	133	136	139	142	145	148
1142	Kedung	131	134	137	140	143	146	149	152
1143	Semarang	135	138	141	144	147	150	153	156
1144	Kedung	139	142	145	148	151	154	157	160
1145	Semarang	143	146	149	152	155	158	161	164
1146	Kedung	147	150	153	156	159	162	165	168
1147	Semarang	151	154	157	160	163	166	169	172
1148	Kedung	155	158	161	164	167	170	173	176
1149	Semarang	159	162	165	168	171	174	177	180
1150	Kedung	163	166	169	172	175	178	181	184
1151	Semarang	167	170	173	176	179	182	185	188
1152	Kedung	171	174	177	180	183	186	189	192
1153	Semarang	175	178	181	184	187	190	193	196
1154	Kedung	179	182	185	188	191	194	197	200
1155	Semarang	183	186	189	192	195	198	201	204
1156	Kedung	187	190	193	196	199	202	205	208
1157	Semarang	191	194	197	200	203	206	209	212
1158	Kedung	195	198	201	204	207	210	213	216
1159	Semarang	199	202	205	208	211	214	217	220
1160	Kedung	203	206	209	212	215	218	221	224
1161	Semarang	207	210	213	216	219	222	225	228
1162	Kedung	211	214	217	220	223	226	229	232
1163	Semarang	215	218	221	224	227	230	233	236
1164	Kedung	219	222	225	228	231	234	237	240
1165	Semarang	223	226	229	232	235	238	241	244
1166	Kedung	227	230	233	236	239	242	245	248
1167	Semarang	231	234	237	240	243	246	249	252
1168	Kedung	235	238	241	244	247	250	253	256
1169	Semarang	239	242	245	248	251	254	257	260
1170	Kedung	243	246	249	252	255	258	261	264
1171	Semarang	247	250	253	256	259	262	265	268
1172	Kedung	251	254	257	260	263	266	269	272
1173	Semarang	255	258	261	264	267	270	273	276
1174	Kedung	259	262	265	268	271	274	277	280
1175	Semarang	263	266	269	272	275	278	281	284
1176	Kedung	267	270	273	276	279	282	285	288
1177	Semarang	271	274	277	280	283	286	289	292
1178	Kedung	275	278	281	284	287	290	293	296
1179	Semarang	279	282	285	288	291	294	297	300
1180	Kedung	283	286	289	292	295	298	301	304
1181	Semarang	287	290	293	296	299	302	305	308
1182	Kedung	291	294	297	300	303	306	309	312
1183	Semarang	295	298	301	304	307	310	313	316
1184	Kedung	299	302	305	308	311	314	317	320
1185	Semarang	303	306	309	312	315	318	321	324
1186	Kedung	307	310	313	316	319	322	325	328
1187	Semarang	311	314	317	320	323	326	329	332
1188	Kedung	315	318	321	324	327	330	333	336
1189	Semarang	319	322	325	328	331	334	337	340
1190	Kedung	323	326	329	332	335	338	341	344
1191	Semarang	327	330	333	336	339	342	345	348
1192	Kedung	331	334	337	340	343	346	349	352
1193	Semarang	335	338	341	344	347	350	353	356
1194	Kedung	339	342	345	348	351	354	357	360
1195	Semarang	343	346	349	352	355	358	361	364
1196	Kedung	347	350	353	356	359	362	365	368
1197	Semarang	351	354	357	360	363	366	369	372
1198	Kedung	355	358	361	364	367	370	373	376
1199	Semarang	359	362	365	368	371	374	377	380
1200	Kedung	363	366	369	372	375	378	381	384
1201	Semarang	367	370	373	376	379	382	385	388
1202	Kedung	371	374	377	380	383	386	389	392
1203	Semarang	375	378	381	384	387	390	393	396
1204	Kedung	379	382	385	388	391	394	397	400
1205	Semarang	383	386	389	392	395	398	401	404
1206	Kedung	387	390	393	396	399	402	405	408
1207	Semarang	391	394	397	400	403	406	409	412
1208	Kedung	395	398	401	404	407	410	413	416
1209	Semarang	399	402	405	408	411	414	417	420
1210	Kedung	403	406	409	412	415	418	421	424
1211	Semarang	407	410	413	416	419	422	425	428
1212	Kedung	411	414	417	420	423	426	429	432
1213	Semarang	415	418	421	424	427	430	433	436
1214	Kedung	419	422	425	428	431	434	437	440
1215	Semarang	423	426	429	432	435	438	441	444
1216	Kedung	427	430	433	436	439	442	445	448
1217	Semarang	431	434	437	440	443	446	449	452
1218	Kedung	435	438	441	444	447	450	453	456
1219	Semarang	439	442	445	448	451	454	457	460
1220	Kedung	443	446	449	452	455	458	461	464
1221	Semarang	447	450	453	456	459	462	465	468
1222	Kedung	451	454	457	460	463	466	469	472
1223	Semarang	455	458	461	464	467	470	473	476
1224	Kedung	459	462	465	468	471	474	477	480
1225	Semarang	463	466	469	472	475	478	481	484
1226	Kedung	467	470	473	476	479	482	485	488
1227	Semarang	471	474	477	480	483	486	489	492
1228	Kedung	475	478	481	484	487	490	493	496
1229	Semarang	479	482	485	488	491	494	497	500
1230	Kedung	483	486	489	492	495	498	501	504
1231	Semarang	487	490	493	496	499	502	505	508
1232	Kedung	491	494	497	500	503	506	509	512
1233	Semarang	495	498	501	504	507	510	513	516
1234	Kedung	499	502	505	508	511	514	517	520
1235	Semarang	503	506	509	512	515	518	521	524



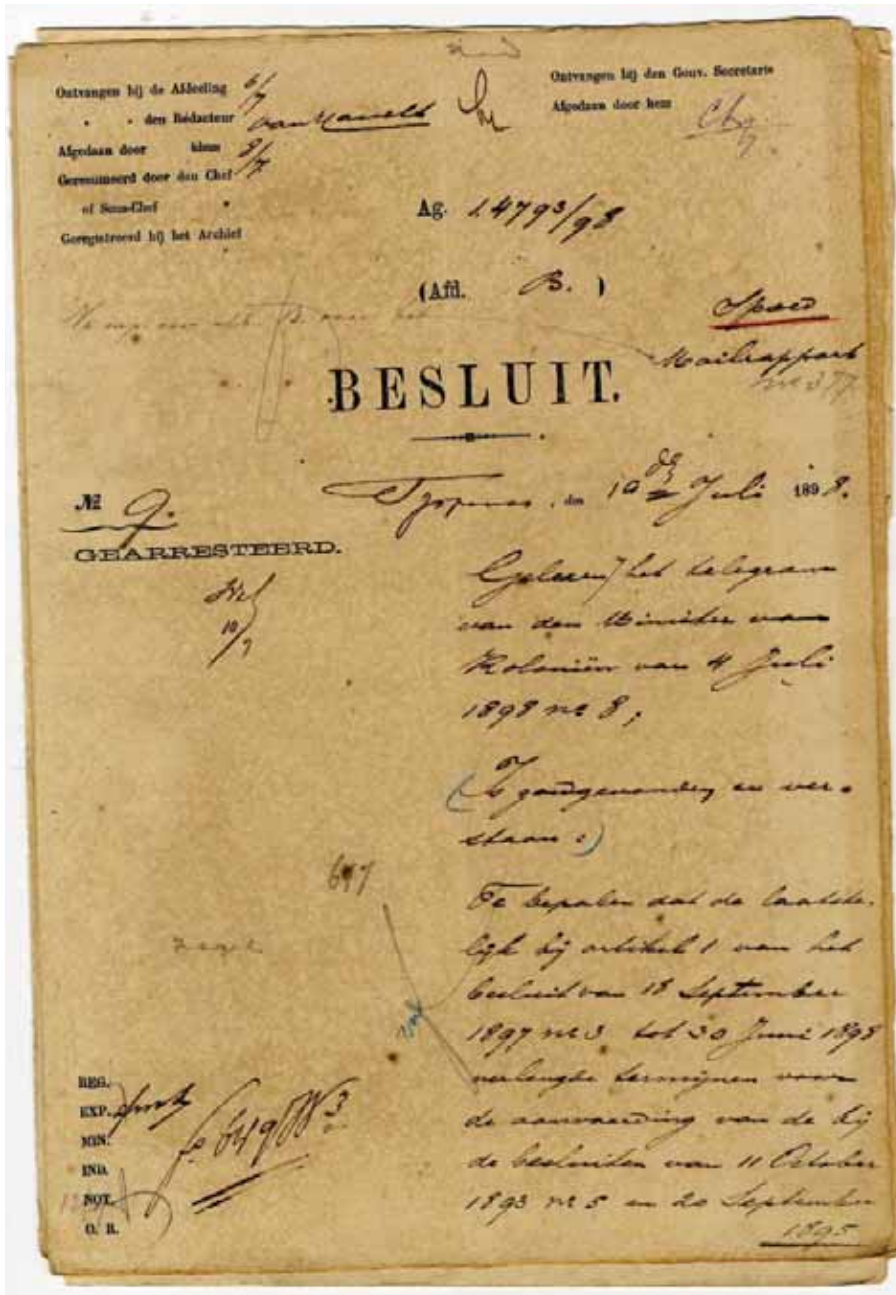


Mengacu pada ketentuan yang telah ditetapkan dalam Ordonansi 6 Oktober 1876 yang diundangkan dalam Staatsblad van Nederlandsch Indie No. 257 maka pengelolaan perkeretaapian yang terkena dampaknya antara lain pembangunan jalan kereta api beserta perusahaan yang bergerak di bidang itu, seperti jalur tram dalam kota, luar kota dsb.

*ANRI, Algemeene Secretarie, TZAG No 16255. 1927*



Grafik tentang biaya pekerjaan stasiun kereta api Jalur Priangan-Cilacap, 1890.  
 ANRI, *Algemeene Secretarie*, Tzg. 34429. 1890



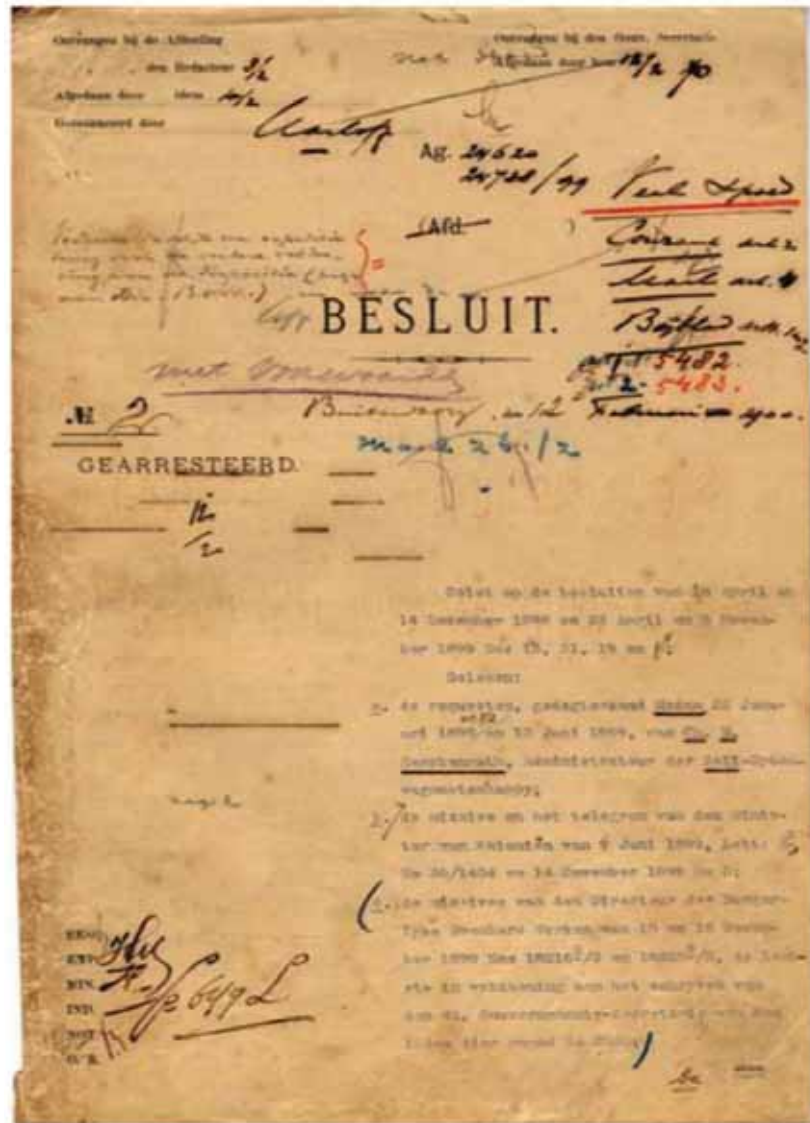
Surat Permohonan R. A. Eekhout untuk melakukan konsesi pembuatan dan eksploitasi rel kereta api di Bogor dan jalur Bogor ke Sajira (Banten), 1898.

ANRI, *Algemeene Secretaris*,  
Besluit 10 Juli 1898 No.9

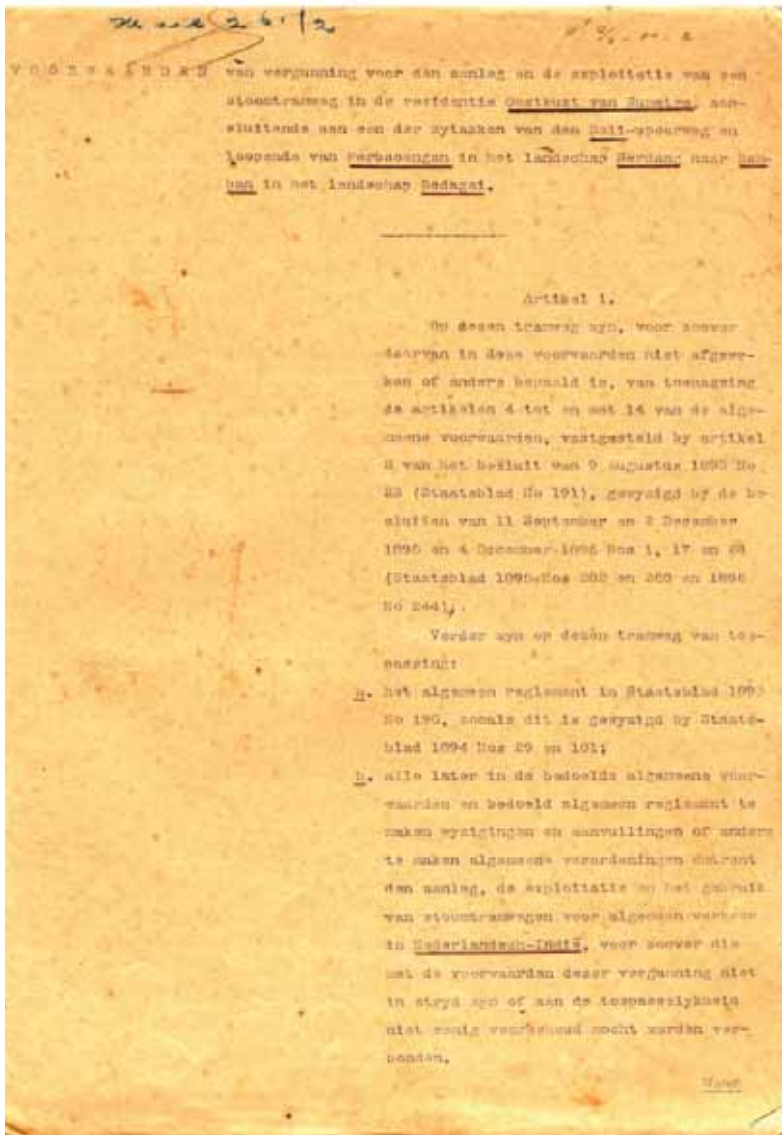


Surat Keputusan  
 Gubernur Jenderal  
 tanggal 12 Februari 1900  
 No.2 tentang pembuatan  
 jalan kereta api dari  
 Belawan-Medan-Deli  
 Toewa dengan cabang  
 dari Medan ke Timbang  
 Langkat di daerah Deli,  
 Karesidenan Sumatera  
 Timur, 1900.

*ANRI, Algemeene Secretarie,  
 Brieven Gouverneur Secretarie  
 No. 515*



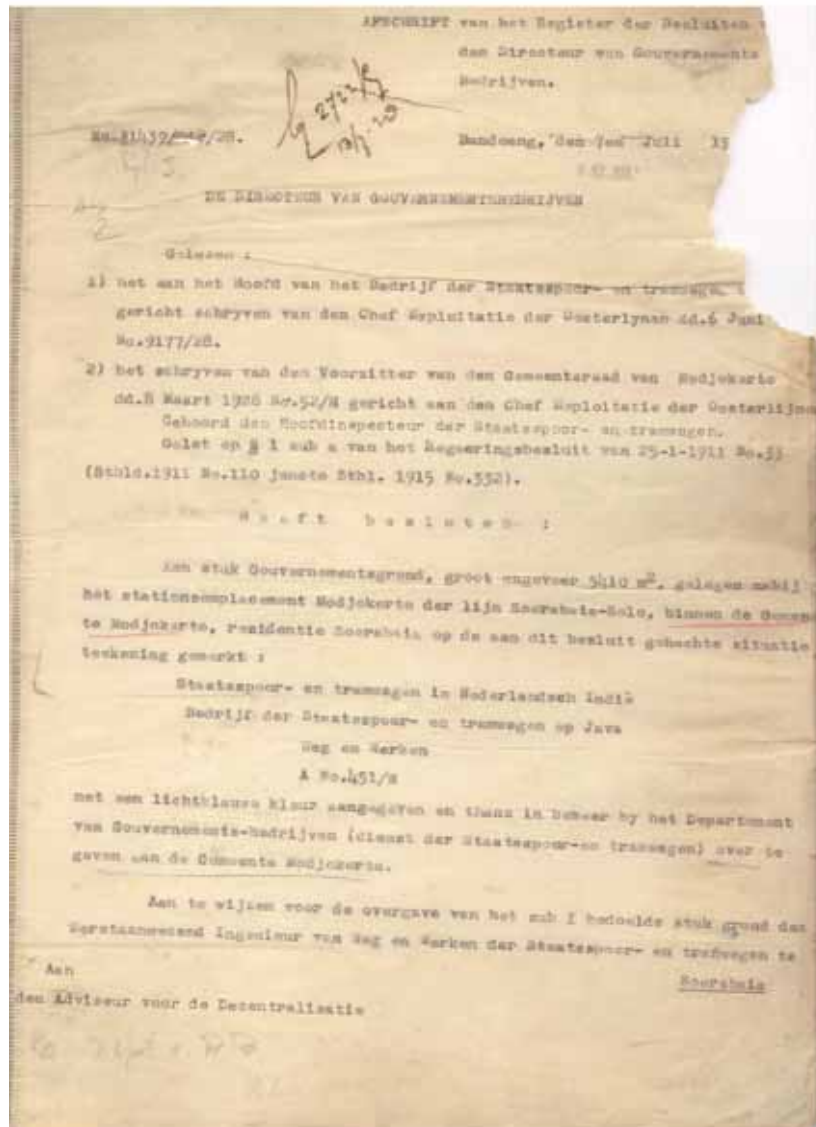




Laporan tentang pelaksanaan dan eksploitasi pembuatan jalan kereta api (uap) di Karesidenan Sumatera Timur yang menghubungkan cabang Deli Spoorweg menuju Serdang Ke Bamban di Wilayah Bedagei, 23 Februari 1900.

*ANRI, Algemeene Secretarie, Brieven Gouverneur Secretarie No. 515*

Korespondensi tentang pembangunan Stasiun Mojokerto yang merupakan bagian dari jalur kereta api Surabaya-Solo, 1927. ANRI, *Binnenlands Bestuur* No. 1690



## Pasca Kemerdekaan

Februari 1948 kegiatan Masyumi di Jawa Barat dibekukan dan diganti dengan Majelis Umat Islam dan mengangkat Kartosuwiryo sebagai imam dari Negara Islam Indonesia (NII). Kartosuwiryo juga membentuk Tentara Islam Indonesia (TII). Tanggal **7 Agustus 1949** secara resmi Kartosuwiryo memproklamasikan berdirinya **Negara Islam Indonesia (NII)** yang berlandaskan kanun azasi .

Tanggal 25 Januari 1949 terjadi kontak senjata pertama kali antara TNI dan DI/TII ketika pasukan Divisi Siliwangi melakukan hijrah (*long march*) dari Jawa Barat ke Jawa Tengah. Peperangan bahkan terjadi antara TNI-DI/TII-Tentara Belanda. Munculnya DI/TII mengakibatkan penderitaan rakyat Jawa Barat karena rakyat sering mendapat teror dari DI/TII bahkan untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka merampok rakyat terutama rakyat yang tinggal di daerah terpencil seperti lereng gunung.

Upaya damai dilakukan pemerintah RI melalui Moh. Natsir (pemimpin Masyumi) melalui surat tetapi tidak berhasil. Bahkan upaya untuk membentuk komite yang dipimpin oleh Moh. Natsir pada bulan September 1949 tetapi upaya tersebutpun gagal mengajak Kartosuwiryo untuk kembali ke pangkuan Republik Indonesia.





Tampak Tentara Nasional Indonesia (TNI) dan Sekutu melakukan pengawalan evakuasi interniran Belanda dan tawanan perang Jepang dari berbagai tempat di Jawa untuk dibawa ke Tanjung Priok. 1946.

*ANRI, IPPHOS*



Pengangkutan interniran Belanda dan tawanan perang Jepang di pedalaman dengan kereta api yang dilakukan oleh POPDA dan RAPWI, 1946.

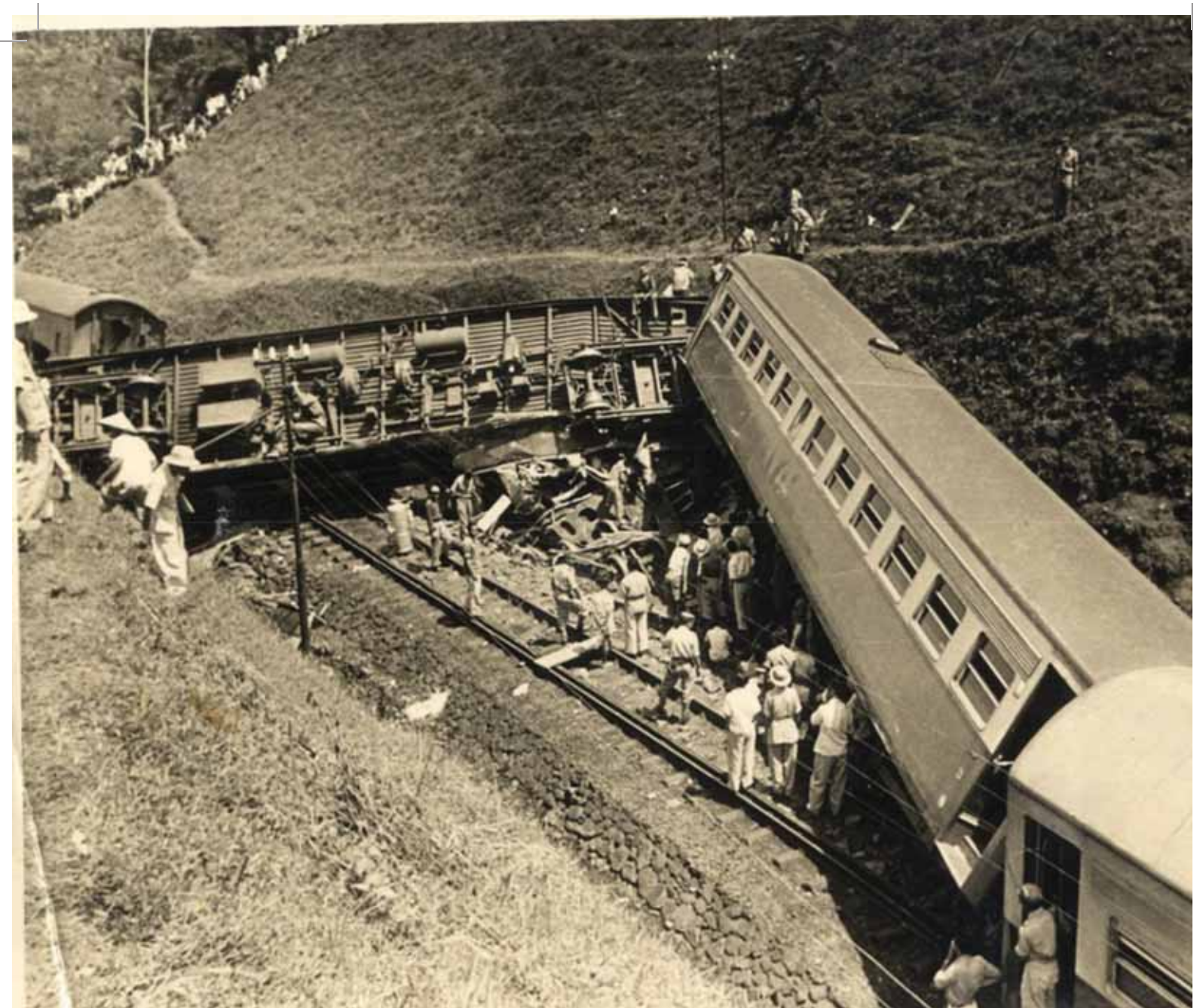
*ANRI, IPPHOS*







Kereta Api yang membawa anggota infantri Angkatan Darat Belanda saat meninggalkan Tangerang menuju Jakarta, 6 Juni 1946  
*ANRI, NIGIS No. 26056*



Sabotase terhadap kereta api dan kendaraan bermotor oleh gerombolan DI / TII pimpinan S.M. Kartosoewirjo di Jawa Barat, Februari 1948.

*ANRI, Jamal Marsudi 182*



952/14/2  
 18-3-48  
 REPUBLIK INDONESIA SURABAYA  
 Kantor Residensi Surabaya di Djombang  
 NO. 5/13  
 DJOMBANG, 12 Maret 1948.-  
 Inspiras: - I - Kapak  
 PERHAL: Kereta-Api djaruman: 1. P.T. Supernar Jawa-Timur di Bli-  
 a. Ploso - Tapan tar.  
 b. Djombang - Peterongan 2. J.M. Mestari Dalam Negeri di Jogja  
 3. J.M. Ketua Delegasi Pen.R.I. (Ma-  
 liohoro 85) di Jogja.

Turun  
 1. Ketua Bel.  
 4. Ketua Komis. I, II, III  
 1. Ker. 18  
 4. Sekretaris P.3 Djombang  
 4. Sekr.

19  
 3

1. Dipernahkan dengan hormat, bahwa oleh Dja-  
 watan Kereta-Api pada tanggal 10 Maret 1948 telah dibuka  
 perhubungan Kereta-Api antar traject:  
 a. Ploso - Tapan  
 b. Djombang - Peterongan  
 2. Turunan surat-undangan bert. dimaklumi imper-  
 lusa disampaikan bersama ini, guna djelasnja.-  
 3. Mulai Djombang hingga Tapan liwat Ploso,  
 dalam perjalanannya turut serta para Wakil K.T.M.: Mr.  
 Shirbank (Australia) dan Mr. Pullen (Inggris). Di Tapan  
 para Wakil K.T.M. meneruskan perjalanannya ke Mojogung,  
 bersama-sama dengan golongan Tumbuhan kita.-  
 4. Saat keperluan tersebut disediakan "directie-  
 wagen", di Ploso diselenggarakan selamatan oleh para peg-  
 awai dan Pakjet sangat gemuk karena telah terlaksana di-  
 sediakan pengangkutan yang bijaksana serta rendah. Tapan,  
 pada waktu ini ramai, karena para pedagang keluar-masuk ke  
 daerah perhubungan meliwati tempat tersebut dan disitu di-  
 buka dompetnya.-  
 5. Pam bert. djaruman Djombang-Peterongan, bert.  
 Pakjet rasu lega, karena dengan dibukanya perhubungan ke-  
 rota-api itu (harga tarifnya hanya R. 0,50) Pakjet lolmasa  
 dapat bepergian ke Ibu Kota Melayutan, dan jika djuga  
 mereka yang akan pergi ke djaruman Mojogung, dapat men-  
 bajar pengangkutan dengan semah2-aja. Ongkos dolar  
 Djombang-Peterongan tidak kurang dari R. 30.-.-  
 6. Dirapatkan, dengan adanya perhubungan kereta  
 api tersebut, harga bahan bakara yang datang dari desa2  
 sekitar Peterongan menjadi murah dan frequentie-passer-  
 verkeer bert. omang2 dari desa djadi mudah.-  
 7. Demikianlah agar menjadi maklum hendaknja.-  
 RESIDEN SURABAYA  
 Was. van Bolten,  
 Sekretaris.  
 (H. SOETOMO)

Surat dari Residen Surabaya kepada Ketua Delegasi Indonesia, tentang pembukaan perhubungan kereta api untuk proyek Ploso-Tapan dan Jombang-Peterongan, 12 Maret 1948.

ANRI, Delegasi Indonesia 182





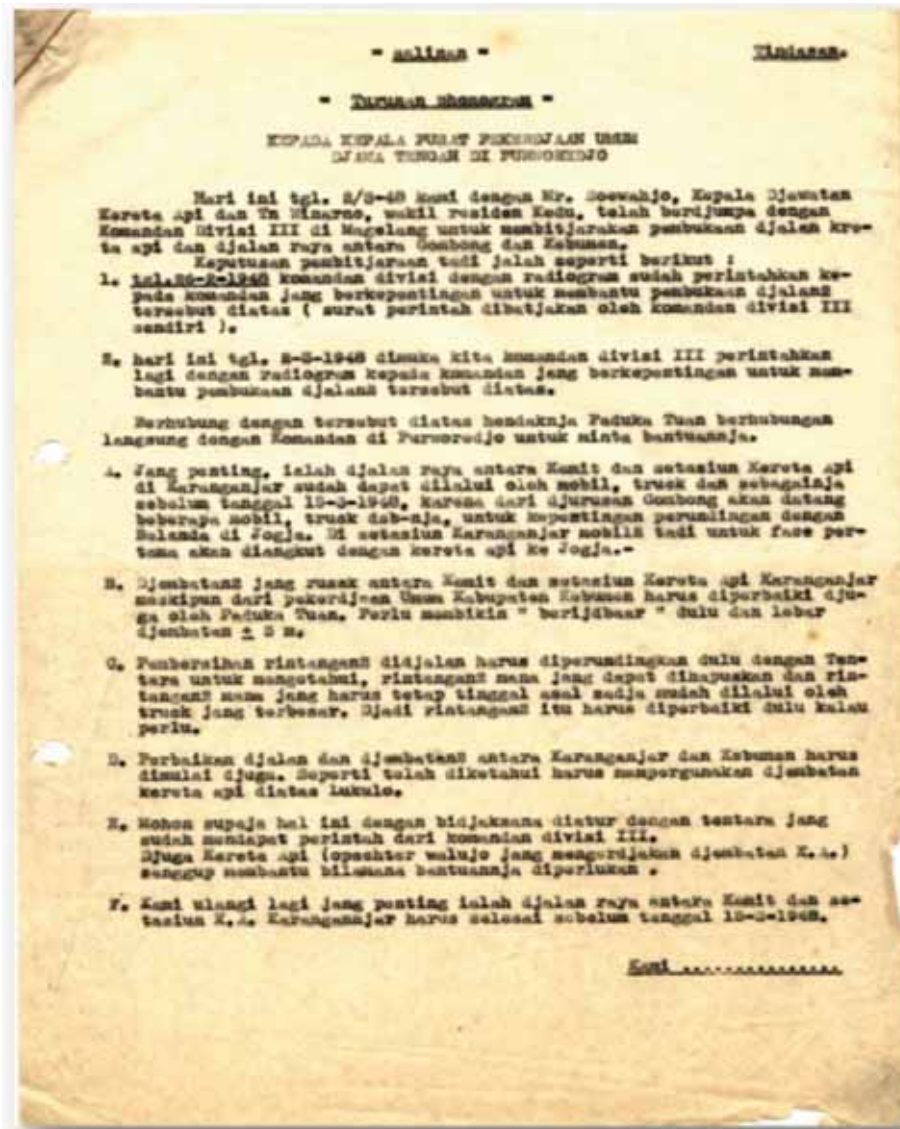
N 1369/0/2  
Kamp.  
Kendat Surat tanda  
identiteit peren.  
Dinjo Indonesia  
Belanda.  
Jogjakarta,  
Jh.  
Kepala Djawatan  
Kereta Api  
Jogjakarta.  
26/4  
Mardula,  
Membalas surat P. V. N. 1117/40/4  
th. 17-4-'48 mata bersama  
kami beritahu bahwa dengan hormat  
balasan terhingga dengan beberapa  
persediaan surat tanda iden-  
titeit peren dinjo Indon. / Belanda,  
maka pada waktu ini kami  
selalu dapat memanggabi  
manfaabulha perbanta P. V.  
Sekretaris Del. Indon.  
(Mrs. A. W. Anjani-pat.)

Surat tentang siapa saja Delegasi Indoensia yang akan naik keretapi ke Jogjakarta, 1948.

ANRI, *Delegasi Indonesia* 769

Berkas tentang perbaikan berbagai jalan dan jembatan baik jalan raya maupun jalan kereta api antara Gombong dan Kebumen dan tidak mengganggu perjalanan kendaraan para delegasi, Maret 1948.

*ANRI, Delegasi Indonesia.183*





ni-  
KABUPATEN PATI  
KABUPATEN PATI  
KABUPATEN PATI

T U R U B A H

P a t i , 20 April-1948.

No: M 645/R/Edm.

Lampiran:  
Hal: Hapusnya kereta api barang besar pengaruhnya terhadap harga barang.

\*\*\*\*\* M w r d a k a \*\*\*\*\*

Dengan ini kami mempersilakan dengan hormat kepada pihak kepolisian negeri dan polisi tentara di Rembang, terhadap penanganan semua gerbong kereta-api yang muat gula, dan selanjutnya distribusi akan diselenggarakan oleh para Bupati, menurut pendapat kami, keadaan perekonomian rakyat tetap katju, selama kereta-api barang (K.L.B.) tetap tidak dijalankan oleh D.K.A.R.I.

Menurut keterangan dari D.K.A.R.I. di Pati, berhubung keadaan ekonomi dalam sangat terasa kurangnya locomotif yang dapat di jalan, maka sejak tanggal 14 April 1948 ini kereta-api barang K.L.B. jurusan Djatirogo ke Koodoa pulang-pergi, terpaksa dihapuskan.

Kereta-api penumpang masih tetap dijalankan 2 rit sehari, dan hanya dapat kuat tambah mengangkut dua gerbong (2) barang, atau 17 gerbong barang dan 1 ketal minyak.

Dengan keadaan ini, Peduka Toean dapat menggembarkan sendiri, semua gerbong barang yang masih tertahan oleh polisi di Rembang, semua berjumlah 150 ton gula, meminta waktu yang lama sekali untuk dapat diangkut ke tempat yang telah P.T. ditetapkan Kotjuali Kabupaten Rembang, sendiri misalnya:

Ks Bupati Djapora	4gerbong	(40 ton).
Ks Bupati Koodoa	2 "	(20 ton).
Ks Bupati Pati	4 "	(40 ton).
Ks Rembang	2 "	(20 ton).
Ks Bupati Blora	2 "	(20 ton).
Djumlah:	16 "	(160 ton).

Lain dari itu minjak tanah pun terasa kurang dalam peredaran sehingga harga amat mendidkat.

Pada akhir oile atau bensin yang dibutuhkan oleh perusahaan listrik pabrik gula dan Djawatan, terpaksa tidak sudah di datangkan, padahal di Djatirogo beberapa ketal minyak sudah lama menunggu pengiriman, karena keadaan dapat diangkut.

Bila semua keadaan angkutan amatjam kami biarkan sahaja, akibatnya:

1. Keadaan perekonomian rakyat tetap melahap tambah katju, barang makin kurang dari peredaran, harga makin membung tinggi.

2. Perumahan/Djawatan penting, karena kebiasaan bahan oile, pada suatu saat tentu akan terganggu, tidak dapat bekerja lagi keadaan mana dapat menimbulkan kekacauan.--

Untuk dapat mantjegah atau samparkatjilkan kekacauan ekonomi, kami mempersilakan Peduka Toean.

a. Kereta api penumpang yang biasanya sehari berjalannya 2 rit dikurangi menjadi 1 rit sahaja terhadap jurusan Djatirogo-Koodoa rit lain melalui untuk Gerbong barang dan ketal minyak.

b. Touch India yang dikawal oleh P.A.D., sedapat mungkin dipersiapkan untuk mengangkut barang2 yang masih tertahan di stasiun Rembang, hanya terhadap barang yang di distribusi oleh Pasing Pradja.

Kesediaan terhadap atas tindakan yang akan diambil oleh Peduka Toean.

A/n. Kepala Kepolisian Karatanaan  
Pati,  
Kepala Bagian Ekonomi,

Ditandatangani:  
Jhb. Peduka Toean Karatanaan Pati.  
Tidjemantri. P.T. Territoriali Gassanant daerah XIII.

(d. t a d a l i).

S. Tuan Kepala Inspektori D.K.R.I.  
Jhidi Wirasari.  
S. Tuan Kepala P.A.D. Daerah Pati  
d/a. Tuan Kapten Sosowadi.

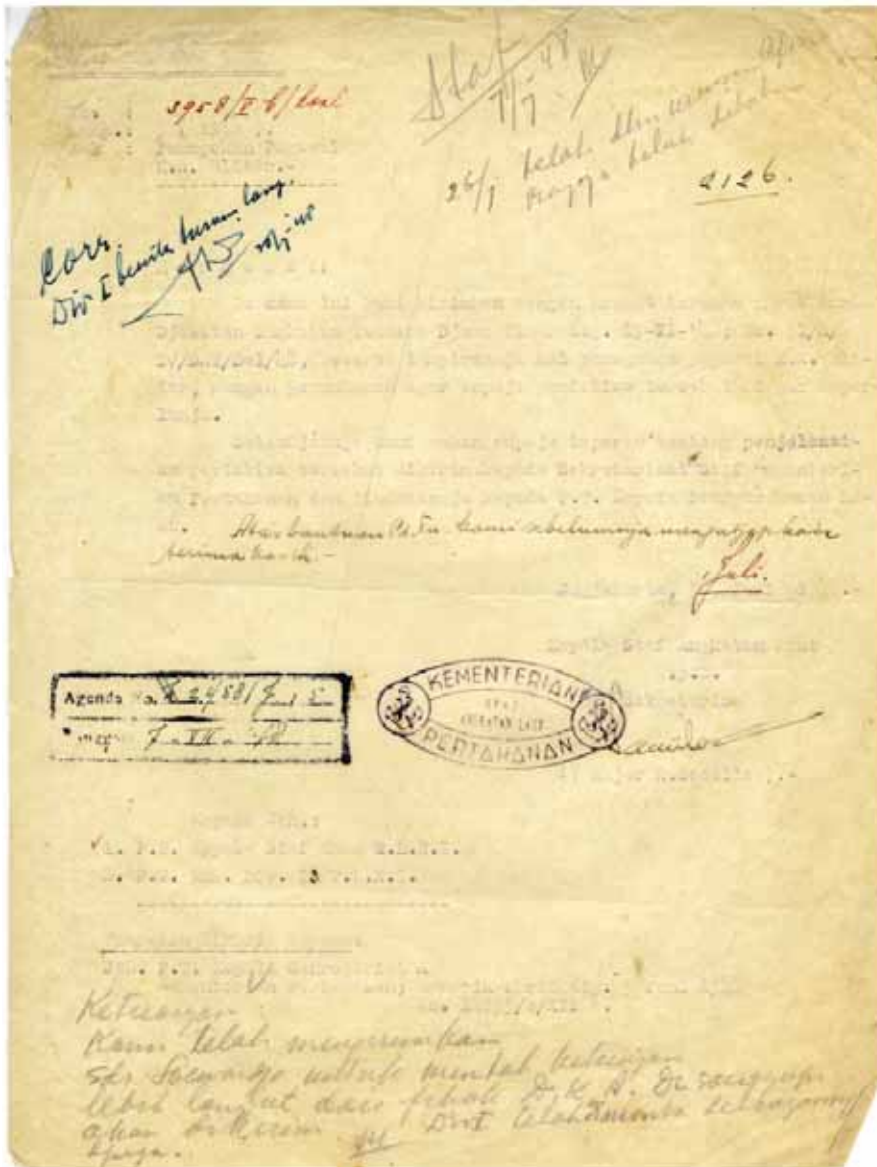
Kepolisian  
Karesidenan Pati  
kepada Kepolisian  
Negara Bagian  
PAM: Surat tentang  
hapusnya kereta  
api barang yang  
berpengaruh besar  
terhadap harga  
barang, 20 April 1948.  
ANRI, Kepolisian Negara  
787

Surat dari Sekretariat Delegasi Indonesia kepada Sekretariat Umum DI di Jakarta: tentang nama-nama orang Indonesia dan Tionghoa yang akan naik kereta api Delegasi ke Jakarta, 13 Mei 1948.

*ANRI, Delegasi Indonesia*  
346

**DAFTAR NAMA ORANG INDONESIA JO MAU KE DJAKARTA.**  
KEMATA AJI

No.	Nama	L/P	Wala	Alamat R.	Alamat DP.	Keterangan
1.	Hj. Soedirman	p	50	Hotel Merdeka	Pekalongan	Menengok
2.	Darmasugito	1	50	d/a Sunjcto	ibu	
3.	Madji Bilal	1	50	Sk. Merdeka	Sk. Merdeka	Keperti-
4.	Ir. Sudjito	1		Solo	Djakarta	an Sk.
5.	Budoyo Dardjodakernol	1		Tiip 579	Kem. Penge-	
6.	Hj. Dr. Sjamsudin	p	40	Kem. Perh.	Kem. Perh.	djaren
7.	Pol. Militair	1	40	Bintarante-	Gg. Karangk-	Wartawan
8.	Perangtuan Bertemunan	1		ngah 21	saar	anak ha-
9.	Harbi, Soed	1		Resepororan	Djakarta	rus dia-
10.	Wonghito	1		2 Tiip 170		parasi
11.	Hj. R.A. Soedoro	p				Pengsu-
12.	SBE Widjokertono	1	24			bulg ko
13.	Timur Djelani	1		Petangpuluhan Djakarta		Bali na-
14.	S. Soedardjo	1		21 Jogja		bona
15.	Wareono	1		Pondolin Jogja		7
16.	Soeberdi	1		Sk. Zeduletan Bandung		Menardjo
17.	Soedidjo	1		Rakjat Jogja		
18.	Soebardjo	1		Firma Tandjung Djakarta		Berunding
19.	Soebardjo	1		esto Jogja		dg. tin-
20.	Soebardjo	1		Tengungan IBO		bananjo
21.	Soebardjo	1		Djakarta		
22.	Soebardjo	1		Aenbeveling		Mau ke
23.	Soebardjo	1		Menteri Pembo-Djakarta		Luor Be-
24.	Soebardjo	1		ngunan & Pemu-nahan Re-		garl
25.	Soebardjo	1		no to 15-1948		
26.	Soebardjo	1		Ro 1531/III/D		Pengongan
27.	Soebardjo	1		Timur 56		
28.	Soebardjo	1		idea		idea
29.	Soebardjo	1		rt 15-4-1948		idea
30.	Soebardjo	1		No 1573/III/D		idea
31.	Soebardjo	1		idea		idea
32.	Soebardjo	1		rt 15-4-1948		idea
33.	Soebardjo	1		No 1596/I a		idea
34.	Soebardjo	1		Aenbeveling	Djakarta	Teg. Ting-
35.	Soebardjo	1		Menteri Kesa-		di. V Kom
36.	Soebardjo	1		ntan ke 6-4-		Kesabutan
37.	Soebardjo	1		1948 Ro 1194/		skis pu-
38.	Soebardjo	1		Sakr/D		rus perlu
39.	Soebardjo	1				diperikan
40.	Soebardjo	1		Pokungratan Rumah Sakit		Peris di-
41.	Soebardjo	1		70 Jogja		Obati
42.	Soebardjo	1		Gondolaju 5	Djakarta	Ketemu
43.	Soebardjo	1		Jogja		Mr. Soel
44.	Soebardjo	1				Karolin
45.	Soebardjo	1				dil. paku
46.	Soebardjo	1				ka Suma-
47.	Soebardjo	1				tera Ti-
48.	Soebardjo	1				mur
49.	Soebardjo	1				Meliku-
50.	Soebardjo	1				kon bageo
51.	Soebardjo	1				
52.	Soebardjo	1				
53.	Soebardjo	1				
54.	Soebardjo	1				
55.	Soebardjo	1				
56.	Soebardjo	1				
57.	Soebardjo	1				
58.	Soebardjo	1				
59.	Soebardjo	1				
60.	Soebardjo	1				
61.	Soebardjo	1				
62.	Soebardjo	1				
63.	Soebardjo	1				
64.	Soebardjo	1				
65.	Soebardjo	1				
66.	Soebardjo	1				
67.	Soebardjo	1				
68.	Soebardjo	1				
69.	Soebardjo	1				
70.	Soebardjo	1				
71.	Soebardjo	1				
72.	Soebardjo	1				
73.	Soebardjo	1				
74.	Soebardjo	1				
75.	Soebardjo	1				
76.	Soebardjo	1				
77.	Soebardjo	1				
78.	Soebardjo	1				
79.	Soebardjo	1				
80.	Soebardjo	1				
81.	Soebardjo	1				
82.	Soebardjo	1				
83.	Soebardjo	1				
84.	Soebardjo	1				
85.	Soebardjo	1				
86.	Soebardjo	1				
87.	Soebardjo	1				
88.	Soebardjo	1				
89.	Soebardjo	1				
90.	Soebardjo	1				
91.	Soebardjo	1				
92.	Soebardjo	1				
93.	Soebardjo	1				
94.	Soebardjo	1				
95.	Soebardjo	1				
96.	Soebardjo	1				
97.	Soebardjo	1				
98.	Soebardjo	1				
99.	Soebardjo	1				
100.	Soebardjo	1				



Surat dari  
Kementerian  
Pertahanan  
Angkatan Laut  
tentang pemogokan  
pegawai Kereta api  
di Blitar, Juli 1948.  
*ANRI, Kementerian  
Pertahanan 1789*



D  
Salinan.-  
Kepelisian Karesidenan Surabaya Bagian P.A.M.Djombang.-  
No.00/Rhs/Pam.-  
Lamp: -  
Hal Susulan laperan mingguan.  
-----  
Kepada  
Jth.P.T.Kepala Kepelisian Negara  
di Jogjakarta.-

S e g e r a .  
M e r d e k a .

Menjusuli laperan Mingguan tertanggal 23-3-1948 no.616/Rhs/  
Pam jang tersebut dalam sub 5, maka bersama ini kami memberikan keterangan  
lebih lanjut:

Pada tg.1'/3-1948 itu di Medjekerte sekira pk.9.00 telah  
diturunkan dari sepur 25 buah tank ketjil dan 150 peti peluru. Tank2 ter-  
sebut ditaruh di halaman pabrik padi Penarib, sedang peluru2 dibawa ke desa  
Sanan. Selandjutnja tentang persediaan tank2 itu pula ditaruh dipabrik Tji-  
karang dan di halaman bekas gedung D.P.D.S. diantaranya ada 3 bush tank  
raksasa. Pula di Medjekerte terdapat 6 putjuk meriam di halaman bekas ge-  
dung D.P.D.S. dan 2 putjuk jang selalu dihubungkan pada 2 buah truck dia-  
leer2. Tentang penambahan kekuatan tentera belum begitu nampak, ketjuali  
desa Sanan dan Trewulan sangat diperkuat.

Demikian keterangan kami, agar menjadikan perhatian.-

Djombang, 25-3-1948  
A.n.Kepala Kepelisian Karesidenan Surabaya,  
Kepala Bagian P.A.M.  
tt.Widjisaid.  
Jang menurun: tt.ta'terbatja.

Terkirim djuga:  
1. P.T.Penilik Kepel.  
Djawa-Timur di Blitar.

Tersalin oleh:  
Djawatan Kepelisian Negara  
Peg.Staf Perundingan Delegasi,

Salinan Surat Kopolisian Karesidenan Surabaya tentang penurunan tank dari  
kereta api, 25 Maret 1949.

ANRI, *Delegasi Indonesia* 457

**TELEGRAM**

Dienstgegevens, Plaats v. afzending, Nummer, Woordental, Datum, Tijd, Dienstaanwijzingen

54 s djogjekarta 101 88/82 19 0935

S-  
sekdelindon bataviasc

no 208/sekdel ttk pro mrwahab ttk 35 utusan luar daerah rep kekompensi pemuda jogja hendak kembali semarang koma sebagian terus djakarta ttk harap minteken idzin pemerintah belenda semarang untuk naik kereta api republik dari jogja sampai muntilan tgl 20 bi ttk kalau sudah ada idzin koma kepala dkari akan +  
rembug kepala ss semarang tentang pelaksanaan technisch ttk kalau dapat djawaban diminta per radiogram tgl 19 bi antara djam 19 dan 22 da per kawat ttk

sekdelindon jogja soemardjan +

dk 101 88/82 btc 208/sekdel 35 20 19 19 22 +

Ontvangen te Bataviacentrum (Radiobedrijfscentrale)      Overgeseind naar ..... onder .....  
 19/8/49 ten ..... Javatijd.      ...../..... 19..... ten ..... Javatijd.  
 door .....      door .....

S. 1948-329-1000 006      Kolff A 3338

*Handwritten notes:* PTT, 3d, Ream + Seligank, 54 s djogjekarta, T 15 55 bf.

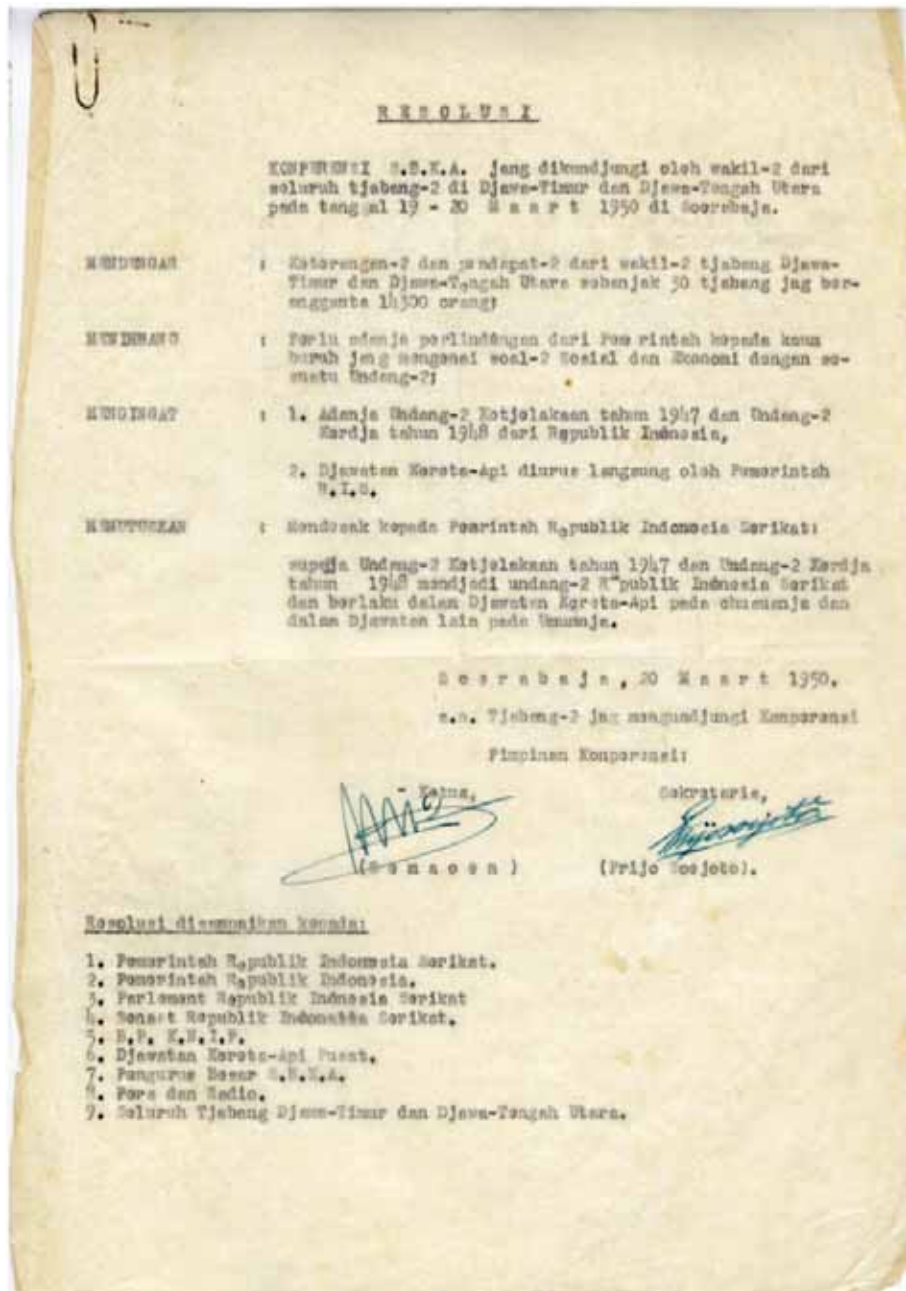
*Stamp:* BATAVIA RADIO BEDRIJFSCENTRALE 19.8.49.11

Telegram tentang ijin untuk naik kereta api dari Jogjakarta sampai Muntilan, Agustus 1949.

*ANRI, Delegasi Indonesia 154*



Resolusi buruh  
 SBKA agar UU  
 KEcelakaan dan  
 UU Kerja jadi UU  
 RIS, 20 Maret 1950.  
*ANRI, Kabinet Presiden  
 RIS 359*






### Sumber selanjutnya:

1. *Stukken betreffende de deviezenaanvraag voor de aanschaffing ten behoeve van de staatsspoorwegen, de havens en het Lands Baggerbedrijf. 1947. (AVW). ANRI, Algemene Secretarie en het Kabinet van de Gouverneur Generaal 1944-1950, No.883*
2. *Stukken betreffende de aanleg en exploitatie van spoor- en tramwegen, de aanschaf van materieel, verhouding tot particuliere spoorwegbedrijven, concessies etc. 1946-1949. (AVW) ANRI, Algemene Secretarie en het Kabinet van de Gouverneur Generaal 1944-1950, No.895*
3. Surat dari Ka.Dewan Pertahanan Daerah Surabaya kepada Ka.Inspeksi Kereta Api Surabaya di Jombang No.1729/III/DPD tentang permohonan pembukaan perhubungan kereta api Jombang-Mojokerto dan Ngoro Mojokerto, 5 April 1947.  
*ANRI, Kementrian Pertahanan RI No.1506*
4. Surat dari Mabes Polisi Tentara kepada Menteri Pertahanan tentang rumah dinas kereta api di Cepu yang ditempati tentara, 4 Mei 1948.  
*ANRI, Kementrian Pertahanan RI No.1575*
5. Kepolisian Negara Bagian Kejahatan: Laporan tentang kejadian di halaman Stasiun Tugu Jogjakarta. 23-24 Juli 1948.  
*ANRI, Kepolisian Negara RI No. 1036*
6. Surat dari Gabungan Laskar Perjuangan Indonesia bulan September 1947 tentang korupsi yang dilakukan oleh pegawai Jawatan Pemerintah/Jawatan Kereta Api, 1947.  
*ANRI, Kementrian Pertahanan RI No.1717*

7. Surat tentang jalan-jalan besar maupun kereta api yang menurut perjanjian gencatan senjata akan dibuka untuk perhubungan dari daerah pendudukan Belanda dengan daerah Republik. 17 Pebruari 1948  
*ANRI, Delegasi Indonesia 1947-1951 No. 177*
8. Laporan interview masalah incident tanggal 3 April 1948 tentang agama, dakwaan FDR yang akan mengadakan coup d'etat dan incident anggota tentara dan pegawai kereta api.  
*ANRI, Kementerian Pertahanan RI No.1778*
9. Transportasi, pesawat terbang/kereta api delegasi. Sekretaris Delegasi Indonesia kepada Presiden : Daftar, 1 Mei 1948 tentang penumpang kereta api Delegasi Belanda, RI, USA, Belgia, Australia, Sekretariat KTN. 1 Mei 1948.  
*ANRI, Delegasi Indonesia 1947-1951 No.345*
10. Proses verbal tentang penahanan kereta api yang ditumpangi fotografer pers Belanda, L.H. Muis di Karanganyar. 6 Mei 194.  
*ANRI, Delegasi Indonesia 1947-1951 No.505*
11. Nota tentang pengawalan Delegasi Indonesia-Belanda, KTN yang ikut kereta api ABL.508. 23 Mei 1948  
*ANRI, Delegasi Indonesia 1947-1951 No.348*
12. Surat tentang ketentuan opsir tentara ke Jakarta (atau balik) dengan pesawat terbang KTN, KLM atau kereta api, 15 Juni 1948  
*ANRI, Delegasi Indonesia 1947-1951 No. 349*
13. Telegram, tentang ijin utusan pemuda dari luar republik kepada pemerintah Belanda, untuk naik kereta api republik dari Jogjakarta. 19 Agustus 1949  
*ANRI, Delegasi Indonesia 1947-1951 No. 1054*

- 
14. Telegram Sekretariat Delegasi Indonesia Jogjakarta kepada Ir. effendi Saleh:, tentang angkutan kereta api. 4-12 Agustus 1948.  
*ANRI, Delegasi Indonesia 1947-1951 No. 351*
  15. Radiogram Panitia Keamanan kepada STC Kedu tentang Marta yang akan ikut kereta api KNIL, 26 Agustus 1948  
*ANRI, Delegasi Indonesia 1947-1951 No. 353*
  16. Daftar nama-nama anggota KTN dan Sekretariatnya yang akan datang dengan kereta api delegasi. 1 September 1948  
*ANRI, Delegasi Indonesia 1947-1951 No.356*
  17. Surat Keputusan dari Residen Lampung No: 740 Kepada Komisaris Negara Urusan keuangan di Bukit Tinggi isi Pemberian uang Tunjangan kepada Salmah janda dari almarhum Raden Djapar Sidik bekas mandur Kereta Api di Tanjung Karang, 24 Oktober 1948  
*ANRI, pemerintah Darurat Republik Indonesia ( PDRI ) 1948 - 1949 No.270*
  18. Surat Keputusan dari Residen Lampung No: 825 Kepada Komisaris Negara Urusan Keuangan di Bukit Tinggi, isi memberi uang tunjangan kepada Gapsah janda dari Almarhum Saaman pensiunan *Machinist 2 de klas* kereta api Sumatera Selatan di Tanjung Karang. 17 November 1948  
*ANRI, Pemerintah Darurat Republik Indonesia ( PDRI ) 1948 - 1949 No. 264*

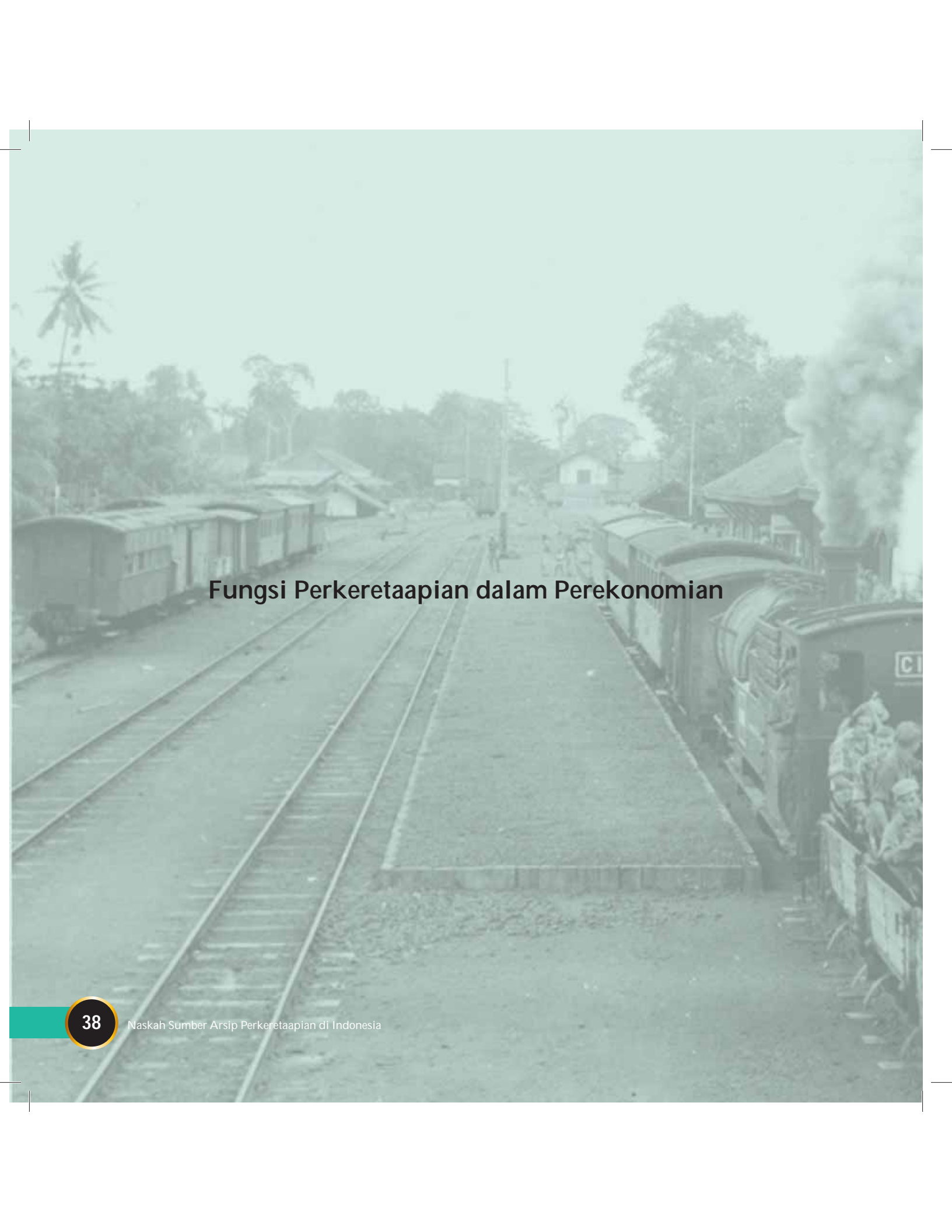




# Perkeretaapian di Indonesia

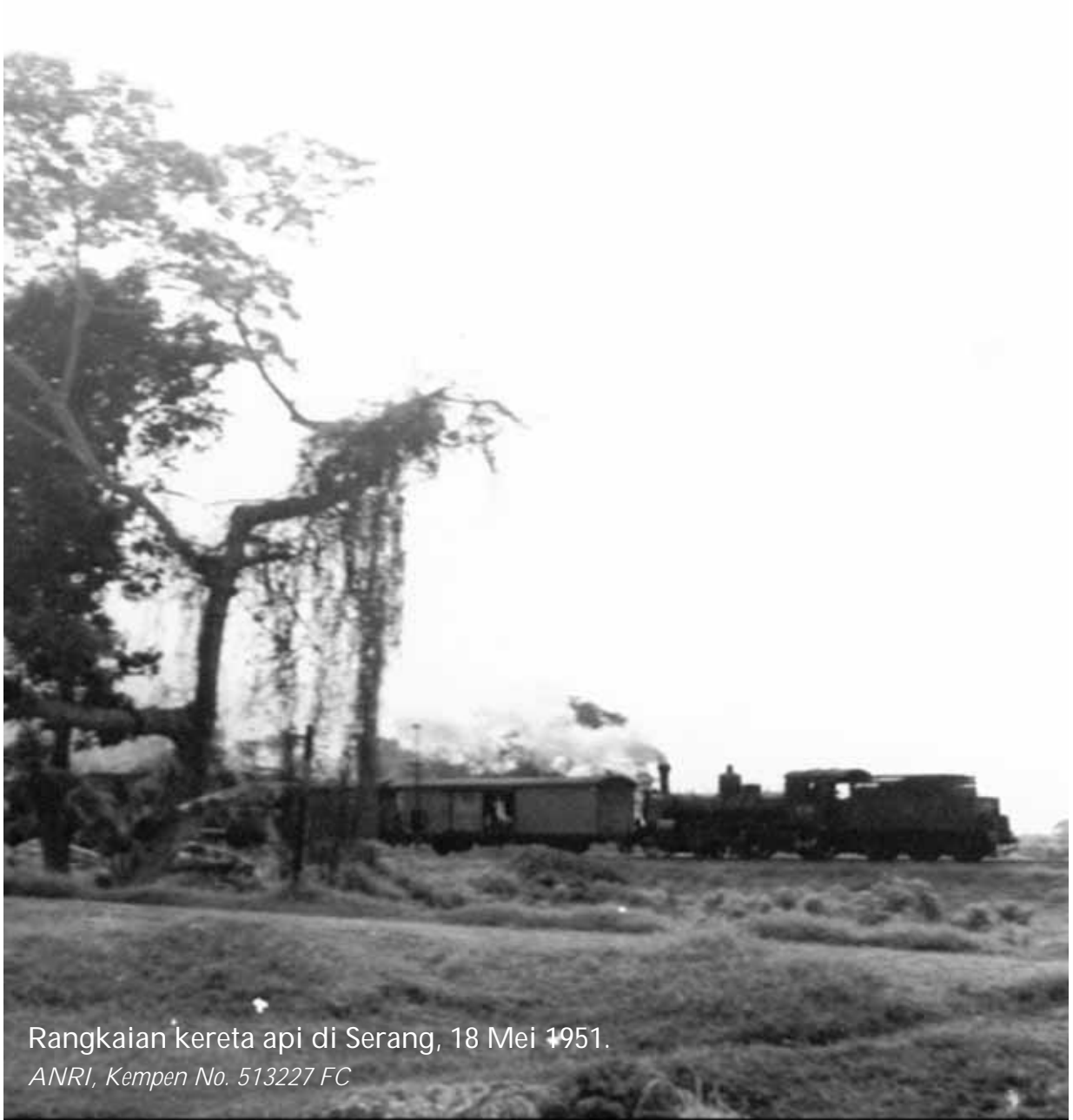
## BAB III

Pada tanggal 2 September 1945, Angkatan Pemoeda Indonesia (API) menyelenggarakan pertemuan dengan grup revolusioner dari buruh DKA. Pada tanggal 28 September 1945 berdiri Djawatan Kereta Api (DKA). Angkatan Pemoeda Indonesia, organisasi revolusioner Indonesia, dipimpin oleh Wikana, sedangkan buruh kereta yang hadir dipimpin oleh Legiman Harjono. Kesepakatanannya adalah merebut Djawatan Kereta Api. Untuk melaksanakan hal tersebut, tenaga revolusioner dari Angkatan Pemoeda Indonesia diperbantukan di Djawatan Kereta Api untuk menyiapkan aksi perebutan. Pada pukul 23.00, pertemuan lanjutan dilakukan di rumah dinas kepala Stasiun Manggarai dan menghadirkan pegawai-pegawai Djawatan Kereta Api. Kesepakatanannya adalah merebut stasiun Djawatan Kereta Api dari tangan Jepang.



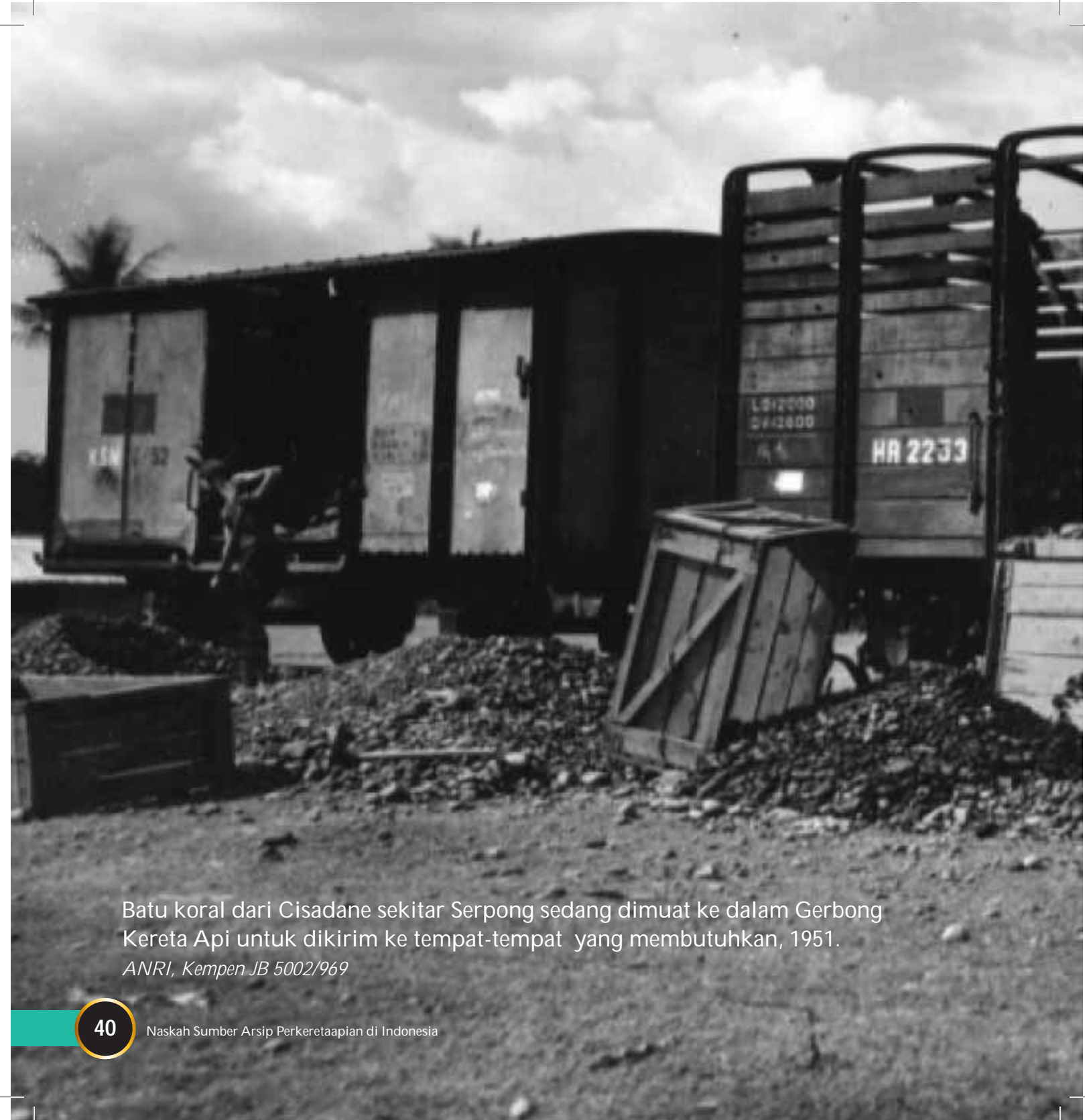
## Fungsi Perkeretaapian dalam Perekonomian





Rangkaian kereta api di Serang, 18 Mei 1951.

*ANRI, Kempen No. 513227 FC*



Batu koral dari Cisadane sekitar Serpong sedang dimuat ke dalam Gerbong Kereta Api untuk dikirim ke tempat-tempat yang membutuhkan, 1951.

*ANRI, Kempen JB 5002/969*







Kereta lori yang mengangkut batang pohon tebu dari kebun ke pabrik untuk digiling, Cirebon, Jawa Barat, 12 Mei 1951.

*ANRI, Kempen Jabar JB 5002/692*



Kereta api sedang melalui Jembatan Cisemang, Bandung, 12 Juli 1952.

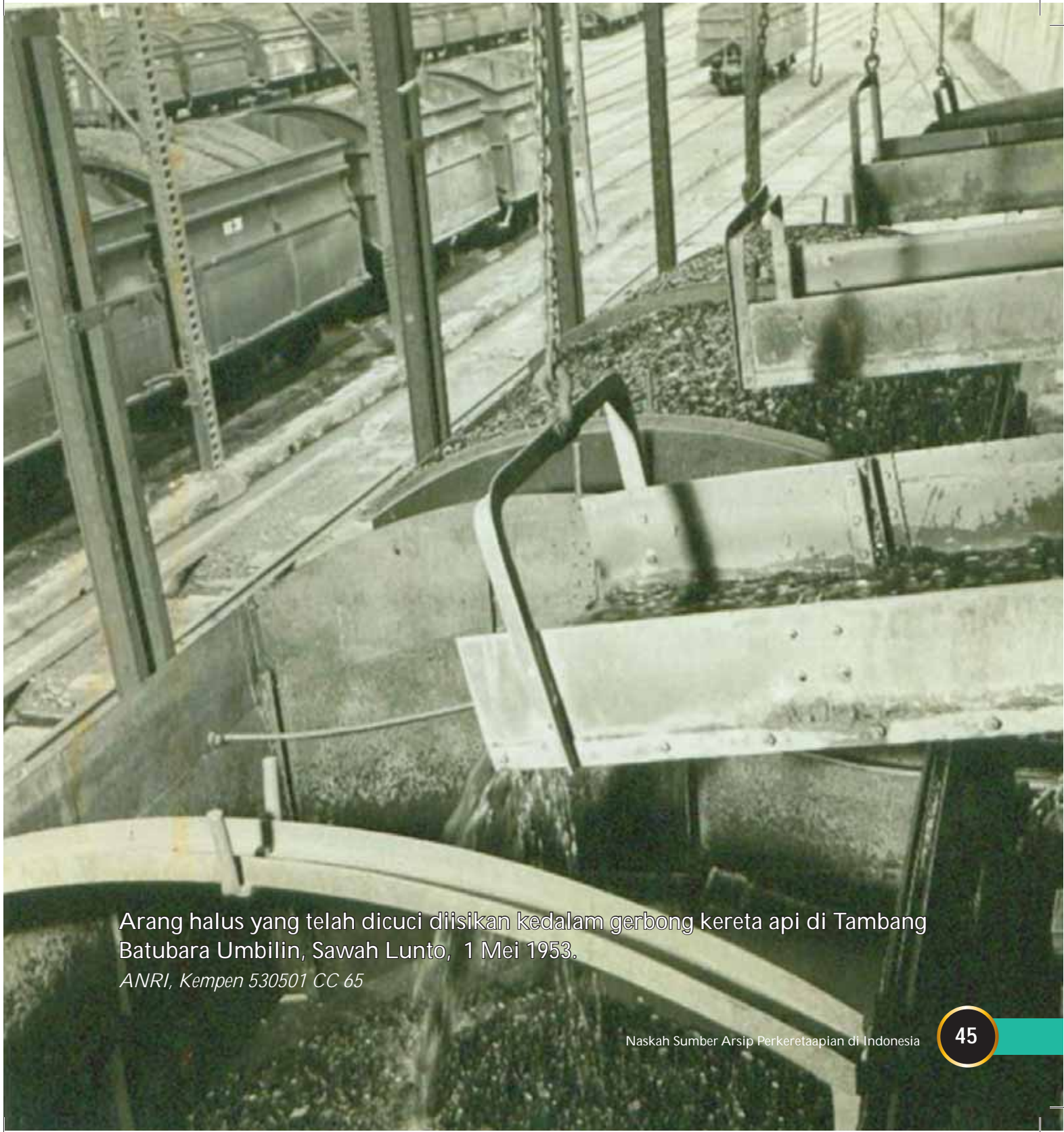
*ANRI, Kempen 520712 FP 39*



Aktifitas pengangkutan berbagai hasil bumi dengan kereta api dari kawasan sekitar kota Prabumulih, Sumatera Selatan.

*ANRI, Kempen No.80612HN2*





Arang halus yang telah dicuci diisikan kedalam gerbong kereta api di Tambang Batubara Umbilin, Sawah Lunto, 1 Mei 1953.

*ANRI, Kempen 530501 CC 65*

Surat tentang disetujuinya permintaan pembayaran USD. 80.000 untuk coaches kereta api dari Hungaria, 26 Mei 1966.

ANRI, EKUBANG 145

SEKRETARIAT NEGARA  
REPUBLIK INDONESIA

*Reggu.* Djakarta, 26 Mei 1966.  
*31/5/66.*

No. *E/0822/C25/1966*  
Lampiran: 1.

MAL: Pembayaran US \$ 800.000,- untuk coaches kereta api dari Hungaria.

Kepada:  
1. J.N. Menteri Keuangan.  
2. Deputy Menteri Urusan Anggaran.  
3. Deputy Menteri Urusan Bank Sentral/Gubernur Bank Negara Indonesia  
di D j a h a r t a.

**LEGGER**

Bernama ini kami sampaikan dengan hormat salinan surat J.N. Ambassador Hungaria tgl. 21 Mei 1966 tentang permintaan pembayaran US \$ 800.000,- untuk pembelian coaches kereta api yang dibeli oleh Indonesia dan sudah diterima serta dipatri oleh IN kereta api Indonesia.

Sehubungan dengan persetujuan yang kami adakan dengan J.N. Menteri Keuangan mengenai hal ini maka kami petinggi permintaan pembayaran US \$ 800.000,- itu dipenuhi.

Untuk pelaksanaannya telah kami beri labelan kepada pihak Ambassador Hungaria supaya berurusan langsung dengan J.N. Menteri Keuangan dan Sr. Deputy Menteri Urusan Bank Sentral/Gubernur Bank Negara Indonesia.

Vakil Perdana Menteri  
Bidang  
Ekonomi, Keuangan dan Pembangunan  
(Menteri Keuangan I)

*Reggu kembali ke  
Sdr. U.S. Chh.  
31/5/66*

SELESAI DISIAPKAN (PERSIAPAN)	TGL. <i>26/5/66</i>
	PARAF. <i>[Signature]</i>
SELESAI DIKIRIM (PELAKSANAAN)	TGL. <i>[Signature]</i>
	PARAF. <i>[Signature]</i>

*Untuk Arsip harus  
ata surat 2 x  
26/5/66*





### Sumber selanjutnya:

1. Skema rute perjalanan dengan kereta, mobil dan tempat-tempat yang akan dikunjungi Kementerian Pertahanan, tanpa tangga.  
*ANRI, Kementerian Pertahanan RI 001*
2. Peraturan Pemerintah No.24 tahun 1948 tanggal 21 September 1948 tentang militerisasi Jawatan Kereta Api dan Jawatan Pos, Telegrap dan Telepon, 21 September 1948.  
*ANRI, Kementerian Pertahanan RI 239*
3. Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 263 Tahun 1954 tentang Pembebasan Daridjabatannja A.W.E. Weijerman Sebagai Komisaris Pemerintah pada Nv. Nederlands Indische Spoorweg Maatschappis Dinederland 1954.  
*ANRI, Sekretariat Negara Republik Indonesia 1152*
4. Menteri Perhubungan tenaga dan Pekerjaan Umum kepada Direktur Kabinet Presiden : Surat tanggal 22 Juli 1950 tentang permintaan 5 orang wanita yang menghendaki agar kereta api cepat Semarang, Cirebon dan Bandung berhenti di stasiun Jatinegara.  
*ANRI, kabinet Presiden RIS 1949-1950 311*
5. Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 87 Tahun 1952 tentang Penghapusan dari pertanggungangan jawab uang kas bendaharawan stasiun Probolinggo.  
*ANRI, Sekretariat Negara Republik Indonesia 551*

6. Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 67 Tahun 1952 tentang Pembebasan pembayaran Beambte kelas 2 di stasiun Benculuk kepada Marsono.  
*ANRI, Sekretariat Negara Republik Indonesia 535*
7. Stukken betreffende de onderhandeling over de compensatie ten behoeve van Nederlands-Indie wegens de aanleg van de Birmaspoorweg, 1946 â€” 1949. (AVW) 1949.  
*ANRI, algemene Secretarie En Het Kabinet Van De Gouverneur Generaal 1944-1950, 896*
8. Suparmin kepada Bondan dan Molly: surat tanggal 25 Agustus 1954 tentang permohonan untuk dijemput di stasiun Gambir, dengan lampiran.  
*ANRI, Mohammad Bondan 1945-1968 No. 357*
9. N.V. Stoom Vaart Maatschappij Nederland kepada Jawatan Kereta Api : Surat tanggal 9 Juni 1955 tentang ongkos pembongkaran dan pengeluaran barang-barang dari Kapal Karimata.09 - 06 – 1955.  
*ANRI, Kabinet Presiden RI 1950 – 1959 368*
10. Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 51 Tahun 1957 tentang Pembebanan sejumlah Uang kepada Achmad Sayuti bekas Klerk kepala stasiun Kertapati.  
*ANRI, Sekretariat Negara Republik Indonesia 1412*



## Arsitektur Stasiun dan Kereta Api – Trem





Pemandangan Stasiun Kereta Api Gambir, 1946.  
*ANRI, NIGIS 4502-211*



Stasiun Kereta Api Beos, 9 Oktober 1946.

*ANRI, RVD 71009 FG 3*



Para pegawai Stasiun KA Jatinegara sedang menuju ruang belajar,  
4 Februari 1951.

*ANRI, Kempen 51763*







Suasana di depan stasiun  
kereta api Martapura,  
19 April 1951.

*ANRI : Kempen 512519*



Perhubungan Kereta Api, di stasiun Tanjung Karang, 25 Juni 1952.  
*ANRI, Kempen No.520625 DD-42*

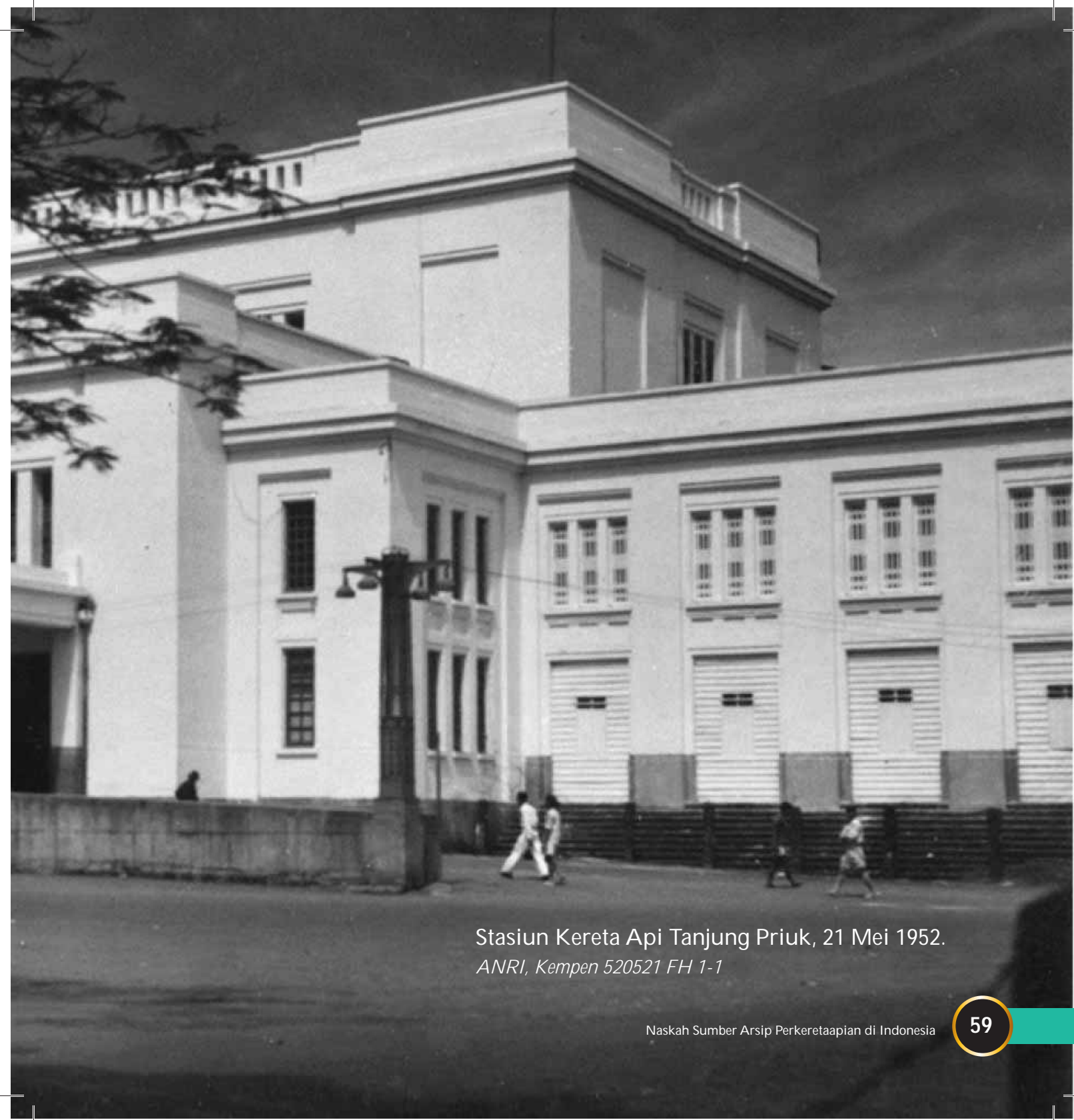




Kereta api sedang langsir di Stasiun Bandung, 12 Juli 1952.

*ANRI, Kempen 520712 FP 44*





Stasiun Kereta Api Tanjung Priuk, 21 Mei 1952.  
*ANRI, Kempen 520521 FH 1-1*





Stasiun Kereta Api di Cirebon, 15 November 1953.

*ANRI : Kempen 531115 FY 33*



Jembatan Kereta Api sedang diperbaiki dengan tenaga ahli yang dapat diselesaikan dalam waktu 20 menit, Sindanglaut, 18 November 1953.

*ANRI : Kempen 531118 FY 1*



Stasiun Kereta Api Bandung, 27 Juli 1953.

*ANRI : Djapenpro Djabar 530602 FP 19*





Stasiun Kereta Api Tawang, Semarang, Jawa Tengah, 1954.

*ANRI, Kempen 540815 GN 14*



Lintasan Kereta Api di Sumatera Selatan, 1956.

*ANRI, Kempen-SUMSEL 560410DD4-1*



Percobaan kereta api baru antara Kertapati-Prabumulih di Sumatera Selatan yang dihadiri juga oleh Menteri Perhubungan Mr. Soekardani, 1 Oktober 1958.

*ANRI, Kempen 581001 DD 14*



## Trem

Trem sudah hadir di Batavia sejak tahun 1869. Trem merupakan angkutan massal pertama yang ada di Jakarta. Ketika itu Jaringan trem di Jakarta sudah melayani arus perpindahan dari pelabuhan hingga kampung melayu. Trem generasi pertama ini disebut **Trem Berkuda** dengan kapasitas 40 penumpang. Dibutuhkan empat ekor kuda untuk menarik trem ini. Stasiunnya di Harmoni dan melayani dua rute, yaitu Tanah Abang dan Jatinegara atau Meester Cornelis. Rute Meester Cornelis melewati Pintu Air, Pasar Baru, Lapangan Banteng, Pasar Senen, Kramat dan berakhir di pangkalan Jatinegara. Trem Berkuda ini dioperasikan oleh *Dumler & Co.*

Trem kuda ini tidak berlangsung lama hanya 12 tahun. Kemudian, pada tahun 1881, keberadaan trem kuda digantikan trem generasi kedua, yaitu **Trem Uap**. Kereta tak lagi ditarik kuda melainkan lokomotif yang dijalankan dengan ketel uap. Di bagian depan trem ini terdapat tungku bahan bakar batu bara. Trem Uap yang dioperasikan oleh perusahaan *Nederlandsch-Indische Tramweg Maatschappij*. Sekitar 20 tahun kemudian, seiring perkembangan teknologi, trem uap pun tergeser oleh **Trem Listrik**. Namun, trem uap masih mengiringi kemunculan trem listrik hingga akhirnya dihapus pada tahun 1933. Pada tahun 1960, trem listrik pun dihapus, karena dianggap tidak sesuai dengan Kota Jakarta.



Trem listrik melintas stasiunplein, 3 Oktober 1947.

*ANRI, RVD 71003 FG 25*



Trem sedang melintas segitiga Senen kearah Kramat Raya, 4 Februari 1956.

*ANRI, Kempen 560204 FG 4*





## Perusahaan Negara Kereta Api

Pada tanggal 25 Mei 1963 nama **Djawatan Kereta Api (DKA)** diubah menjadi **Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA)** pada. PNKA kemudian memasukkan operator lainnya, seperti *Deli Spoorweg Maatschappij* yang masih independen sehingga kereta api di Indonesia hanya memiliki satu operator.

STRUKTUR ORGANISASI PNKA

Dalam setiap tinjauan terhadap PNKA dengan segala kegiatan yang bergerak didalamnya, peranan perintis maupun perusa kereta api tidak dapat kita lupakan. Oleh karena itu sedjarah dan pertumbuhannya sedjak semula akan dikemukakan. Karena didalam mengikuti setiap pertumbuhannya, dapatlah digunakan sebagai bahan perbandingan. Kelengkapan isi Bab pertama ini akan dikemukakan dalam dua paragraf terakhir.

A. Sedjarah dan pertumbuhan P.N.K.A.

Pembinaan yang mengandung arti sedjarah ini dibagi dalam masa kereta api pada masa dikatakannya ditanah Inggris, hingga saat setelah pembukaan untuk pertama kali jalur-jarunya di Indonesia yang dimulai oleh pendjajah Belanda.

Abad ke XVIII ditandai dengan mula berkembangnya peradapan modern terutama dibidang perekonomian dan perindustrian. Keradjaan Inggris merupakan negara kuat dengan djadjuannya yang meluas ke-mana2, sehingga mampu menguasai perdagangan Internasional. Maka tidaklah mengherankan kalau ia sanggup membiayai modal yang besar, yang kemudian digunakannya untuk membangun industri2nya.

Dalam masa djaja ini yang mendapat djulukan "The age of enlightenment", manusia ber-lembat, untuk memperlembatkan kemajuan pikiran dan menjijptakan sesuatu yang berfaedah bagi masyarakat. Para sarjana berantjulan menjijptakan alat2 yang dapat dipergunakan untuk mempertinggi taraf hidup manusia.

Rangkaian pemasaan yang sedang menjambang ini melahirkan pula perubahan dibidang angkatan. Kebiasaan berkereta mula diganti setelah adanya kereta api. Daja angkut diatas ril berlipat ganda dari sebelumnya dan jarak tempuhnya semakin djauh yang dapat ditjepei. Lahir kemudian pabrik2 yang menghasilkan lokomotif, kereta penumpang, kereta barang, kereta listrik dan lain2. Dalam waktu ini mantjullah sedjumlah pabrik kereta api seperti Goochster, Grangebrook, Raston & Horaby, Stephenson, Vickers & Co. dan sebagainya. Demikianlah kemajuan yang dimulai ditanah Inggris ini menjalar keberapa2 lainnja didunia.

Selanjutnya kini beralih kekereta apian ditanah air kita. Pembukaan jalur kereta api di Indonesia dapat dibagi dalam beberapa tingkatan masa, dari alat kapitalis kolonialis Belanda, melalui masa penjajahan-imperialisme Djepang, hingga dewasa ini sebagai urut urut perkembangan Nasional.

Untuk tingkatan masa ini dapat dikemukakan pembataannya sebagai berikut:

1. Tingkatan masa penjajahan Belanda dengan nama S.S. (Staatspoorwegen) dan ditambah dengan sebelas perusahaan kereta api swasta milik Belanda dulu.
2. Tingkatan masa penjajahan Djepang, Rikku Shokyo.
3. Tingkatan masa sesudah Proklamasi Kemerdekaan Bangsa Indonesia dimulai dari D.K.A.R.I., D.K.A., dan terakhir P.N.K.A. yang sekarang ini.

Dapat ditambahkan bahwa diserah pendudukan Belanda dilakukan penggabungan kereta api bekas milik pemerintah dengan swasta yang diberi nama S.S.-V.S. Ferallihan S.S.-V.S. dan D.K.A.R.I. setelah penjemahan kedaulatan kadula D.K.A. tertajat sebagai perusahaan perusahaan kerah nasionalisasi sistia organisasi dengan administrasi yang baik.

Dari pembabakan yang tiga ini dapat distgrulken beberapa perbedaan sort-tadjuan penggunaan kereta api dari masa ke-masa. Untuk ini akan dimulai dengan pembabakan pertama atau ad 1.

ad. 1. Dalam masa Penjajahan Belanda untuk pertama kalinya kereta api dibawa ke Indonesia. Segala elemen yang memungkinkan perortadjuannya pemerintah kolonial Belanda untuk memodali perkereta apian ini pada umunya ditinjau dari segi yang menguntungkan mereka. Sebab lalutjan yang dapat diisalkan sebagai proloog perletakan batu pertama dari Staatspoorwegen adalah sebagai berikut:

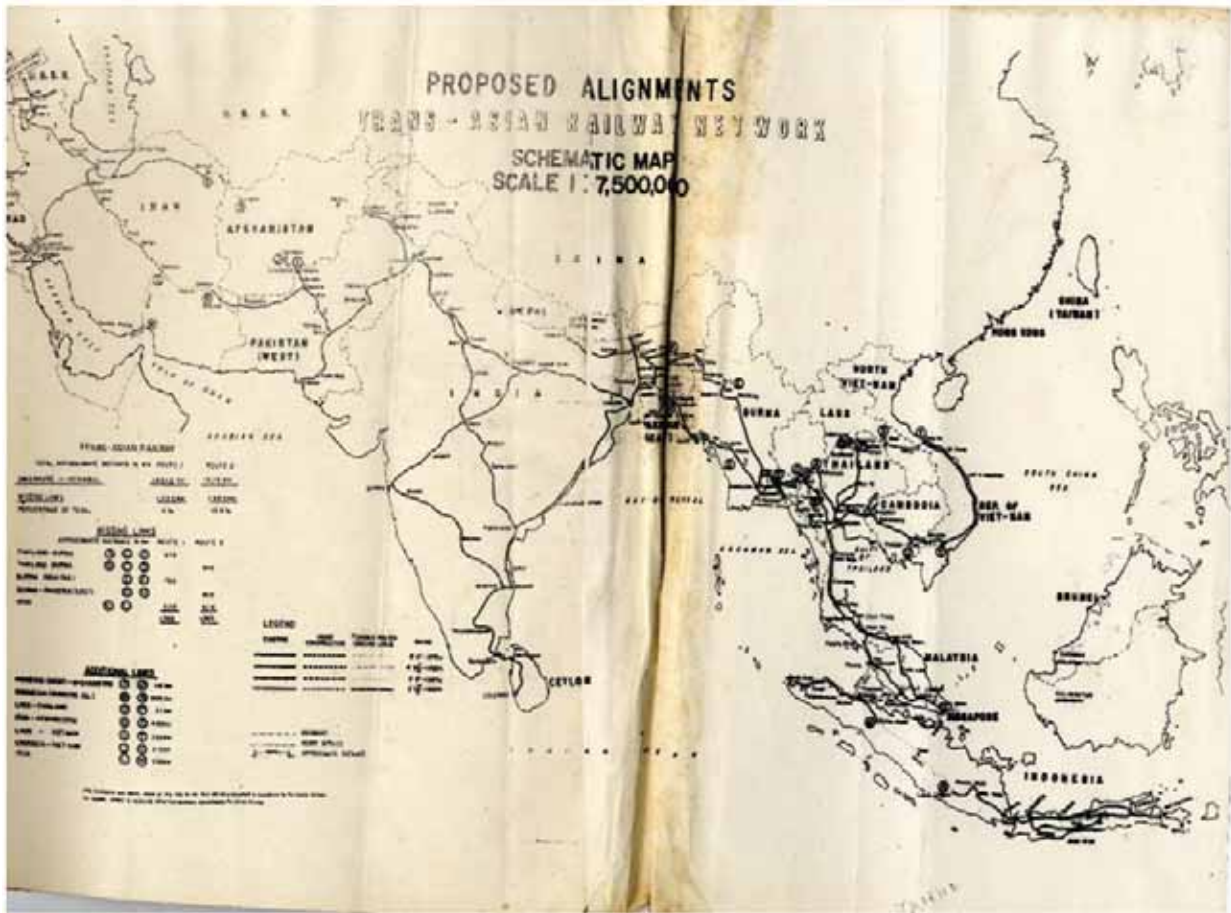
Pada tahun 1862 didalam parlemen Belanda tatal perbatasan mengenai masalah angkatan di Hindia Belanda. Seorang knellid mengajukan untuk menistangkan onto, kolodot, gadjah dan lain (dari Tibet) ke Indonesia

untuk .....

Makalah Drs.  
T. Hasan Basri  
tentang pembinaan  
public relation di  
Perusahaan Negara  
Kereta Api (PNKA),  
19 Januari 1959.

*ANRI, Marzuki Arifin*

502



Proposal Jaringan Trans Asian Railways Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA).  
*ANRI, Marzuki Arifin 564*



Kegiatan organisasi Serikat Buruh Kereta Api (SBKA). Dewan Nasional SOBSI, 28 Mei 1960. ANRI, SOBSI 70

Pimpinan Pusat  
Serikat Buruh Kereta Api

SOBSI - G.S.S.

- Ks j -

Djakarta, 13. Oktober - 1960.-

No. : 6636/XXXVII/Um/'60.-

Lampiran : - 1 - bendel.

Perihal : Bahan2 untuk pengawasan ketertiban aparat2 Negara.-

Kepada  
Jth. Saudara Ketua BAPEKAN  
di  
D J A K A R T A.-

Bersama ini kami sampaikan bahan2 sekitar penahanan dan pemeriksaan terhadap aktivis2 SBKA di Bandung karena aktivitetnja bersama pondjabat2 DKA menggagalkan usaha2 untuk mengatjau DKA. Kami mohon perhatian Saudara terhadap hal2 tersebut karena menurut pendapat kami dapat berguna dalam pelaksanaan tugas Saudara melakukan pengawasan terhadap ketertiban aparat2 negara, khususnya di Djawa Barat.

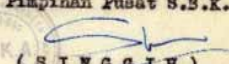
Bahan2 tersebut meliputi:

1. tjatatan chronologis,
2. bahan2 lain jang kami anggap perlu dilampirkan.

Selanjutnja kami mohon perhatian:

1. berita akan adanja pengatjauan di DKA per-tama2 datang dari Departemen Perhubungan Darat dan PTT serta instansi2 militer di beberapa daerah.
2. sikap Mr. H. Kusna Puradiredja dan EBKA/KBKI jang menentang kebidjaksanaan Presiden mengenai pembentukan DFR-GR. Dalam hubungan ini mungkin berguna pula untuk diketahui pengatjauan EBKA terhadap k.a. pada hari2 menjelang Konferensi A.A. pada tahun 1955 serta sikapnja terhadap pembontakan PRRI.
3. Berdasarkan keterangan2 diatas mestinja jang terutama harus menjadi sasaran pengusutan adalah Mr. H. Kusna Puradiredja dengan EBKA/KBKI-nja.
4. Adalah sangat aneh, bahwa djustru SBKA jang menjadi sasaran pengusutan dan bahkan dengan tjara2 jang kurang wadjar, umpamnja penangkapan dari tempat keridja atau pada waktu tengah malam, sedang diketahui bahwa mereka adalah pegawai negeri.

Berhubung dengan itu maka kami mohon perhatian Saudara.

A.n. Pimpinan Pusat S.B.K.A.  
  
( S I N G G I H )  
Sekertaris Umum.-

Alamat  
mas surat  
ppbka djatinegara

Alamat  
Dji Mangrove Dhara 1  
DJAKARTA VIII

Tjlpn 525  
Djatinegara

**PERTANGGUNGAN DJAWAB KEUANGAN  
TIM PENERANGAN TOUR KERETA API GANEFO  
MERAK - BANJUNANGI**

Tgl. 28-9-1963 membeli 15 buah film agfa asa a Rp 400,- ..Rp.6000,-  
 " 1-10-1963 " 3 reel film Fuji a Rp 325,- " 975,-  
 " " 20 reel Film agfa 200 asa a Rp400, " 8000,-  
 " 8-10-1963 tjtujian ekspres di Pwt 7 petong ..... " 350,-  
 " 9-10-1963 telegram ke Jega dari Pwt dan transport " 600,-

Djumlah ..... **Rp15.925,-**

(limapelas ribu sembilan ratus dua puluh )  
lim rupbah

**Onkos 2 transport dll.**

Tgl. 28-9-1963 - Transport ..... " 20,-  
 " 29-9-1963 - ke ... .. " 5,-  
 " " - pembelian keran 5 lembar a Rp 15,- " 50,-  
 " 30-9-1963 - ke senajan malai hari dg betjak/bis " 50,-  
 - transport di Serang;Stasiun-Crmas dll " 75,-  
 - kembali ke staitun dg betjak..... " 250,-  
 - menghubungi Eng. Kesenian Malan Ganefe " 350,-  
 " 1-10-1963 - transport beli film dg betjak/bis " 90,-  
 - keran 6 helai a Rp 15,- ..... " 350,-  
 - transport dari rumah ke Gambir dg betjak" " 500,-  
 " 2-10-1963 - transport ke NRI,angkut barang-emas " 150,-  
 " 3-10-1963 - di Semarang ke PN Daerah dg betjak " 75,-  
 - Keran 5 helai a Rp15,-..... " 150,-  
 " 4-10-1963 - ke PN Surabaya dg betjak ..... " 150,-  
 - ke Taman Surja/Tanggung dg betjak .... " 100,-  
 - kembali ke Hotel Brentas dg betjak .... " 75,-  
 - keran 5 helai a Rp15,- ..... " 750,-  
 " 5-10-1963 - beli susu untuk 15 orang pemain musik.. " 4140,-  
 Dipindahkan ..... **Rp 4140,-**

Daftar pertanggung jawaban keuangan tim penerangan tour kereta api, 1963.  
*ANRI, SOBSI 18*



AMARAN PIM PRESIDEN SUKARNO PADA HARI ULANG TAHUN  
PERUSAHAAN NEGARA KERETA API (PNKA) DI ISTORA,  
DJAKARTA, 28 SEPTEMBER 1965.

Saudara-Saudara sekalian,

Saudara-Saudara sudah pandai berjanji "Borsukaria"?

"Sudah"! (Jawab hadirin gemuruh - red).

Semua?

"Jaaa"! (Jawab hadirin gemuruh - red).

Tjaba ja, Bapak udji.

"Siapa bilang saja dari Tegal, Saja ini dari Madjalengka. Siapa bilang Revolusi kita akan gagal, Revolusi kita punja PNKA". (Presiden monjanji dan diikuti oleh Hadirin - red).

Ini masanja warning up. Warning up, biar sodikit angot kita punja semangat.

Ja Saudara-Saudara, saja punja hati dari tadi hangat betul! Merasa hangat, oleh karena saja hadir dalam Peringatan Dwidiasawarsa PNKA. Dan bukan saja hangat bergembira, saja merasa terharu, terima kasih. Terharu dan terima kasih kepada buruh kereta api. Kalau boleh saja djelaskan sebagai berikut, Saudara-Saudara. Ini mengenai diri saja sendiri, mengenai diri pribadi saja, kenapa saja terharu dan terima kasih kepada buruh kereta api. Ialah begini, 17 Agustus '45 proklamasi kemerdekaan kita dibatjakan di Pegangsaan Timur 56, yang sekarang ada gedung Pola, yang sekarang ada tugunja, bukan. Ada tugu dan diatas tugu itu ada bloddknja. In, tjebalah lihat, ada tugu, diatas tugu ada tjetusan petir. Porsis ditempat itu saja membatjakan proklamasi kemerdekaan Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945. Sesudah itu Saudara-Saudara, mulai saja bokerdja untuk molaksanakan apa yang kita proklamasikan tanggal 17 Agustus itu. Tapi sebaliknjapun pada waktu-waktu yang kemudian daripada itu, musuh, jaitu pihak Belanda, pihak imperialis yang lain telah masuk kembali Indonesia. Masuk kembali Indonesia. Dan mereka berusaha untuk bukan saja memotjahkan kembali, mematikan kembali Republik Indonesia yang kita proklamasikan pada tanggal 17 Agustus '45, tapi djuga untuk membunuh saja. Sukarno ini harus ditidakan. Sebab Sukarnolah yang mengadakan atau yang membatjakan proklamasi. Sebab Sukarnolah yang dianggap oleh mereka pentol daripada Republik Indonesia ini, pentol daripada kemerdekaan Indonesia ini. Di-ichtiarkan untuk sedapat mungkin menangkap saja atau sedapat mungkin membunuh saja. Ini usaha daripada pihak musuh makin tampak makin njata, makin tampak makin njata bahaja yang hendak menerkam saja.

Tapi ejukur alhamdulillah, ada buruh kereta api. Buruh kereta api inilah yang pada waktu magrib tanggal 4 Djanuari 1946, melarikan saja dari Djakarta ke Jogjakarta. Antara lain yang memimpin usaha buruh kereta api

Pidato Presiden pada  
Hari Ulang Tahun  
Perusahaan Negara  
Kereta Api (PNKA) di  
Istana Jakarta,  
28 September 1965.

*ANRI, Pidato Presiden 811*



**BALAI BESAR**  
**Perusahaan Negara Kereta Api**  
**DJL. GEREDJA I - BANDUNG**  
**TELEPON 2101 - ALAMAT TELEGRAM : QDDKA BANDUNG**

No. 21998/66 BANDUNG. 12 Juli 1966.

Lampiran : - 1 berkas - 22 DJL. 1966

Perihal : Penagihan PNKA kepada Kepada Jth.  
A.N.N.I.

SEKRETARIAT PRIBADI KAPUTERAN PERUBANG	
TERIMA TOL	
AGNO	3959/1966

Sdr. Direktur Keuangan Staf Angkatan  
Bersemdjaja R.I.  
u/p. Brig. Jjen. B. Sinodarmomo  
Djl. Merdeka Barat  
**DJAKARTA.**

Menghubungi pembayaran yang dilakukan antara Sdr. A. Almsater dan Sdr. Atmodjo dari Departemen Urusan Anggaran Negara di Djakarta pada tg. 7-6-1966 serta surat kami yang ditandatangani kepada Sdr. Deputy Menteri Urusan Anggaran Negara No. 17840/66 tg. 6-6-1966 (perken lampiran I), bersama ini dikirimkan dengan hormat daftar tagihan PNKA terhadap A.N.N.I. (eksklusif A.N.N.I.) atas jasa angkutan penumpang dan barang yang telah diberikan sejak bulan Januari sampai dengan Mei 1966 (lampiran II) yang berjumlah Rp. 9.301.620.135,--

Adapun diantara tagihan ini telah dibayarkan oleh A.N.N.I. dengan surat No. 6/3 496/1966 tg. 7-6-1966 dan No. 6/3 498/1966 tg. 7-6-1966 kepada alamat Sdr. sejumlah Rp. 2.568.397.679,--

Perlu kami jelaskan, bahwa daftar tab. merupakan rekapitulasi daripada tagihan PNKA, peristijinan daripada tagihan tab. telah kami sampaikan kepada instansi Angkatan Bersemdjaja Jta.

Kemudian untuk mempertajam penjelasan, setiap bulan kepada Sdr. akan kami kirimkan tabungsa dari surat pemberitahuan regulartional (S.P.N.) agar Sdr. dapat memberikan pembayaran lebih dahulu sambil menunggu persetujuan dari instansi Direktur Angkatan Bersemdjaja.

Achirnya dimohon dengan hormat agar Sdr. dapat mengpendukung pembayarannya setjara tunai kepada PNKA dalam waktu dekat, mengingat bahwa PNKA membutuhkan likwiditas guna pengelolaan eksploitasinya.

Mendagri/12080/1  
KEMENTERIAN PERKOTAMAYORAN  
*(Signature)*  
**R.N. WIDAYO**  
**BANDUNG. 12. 1966.**

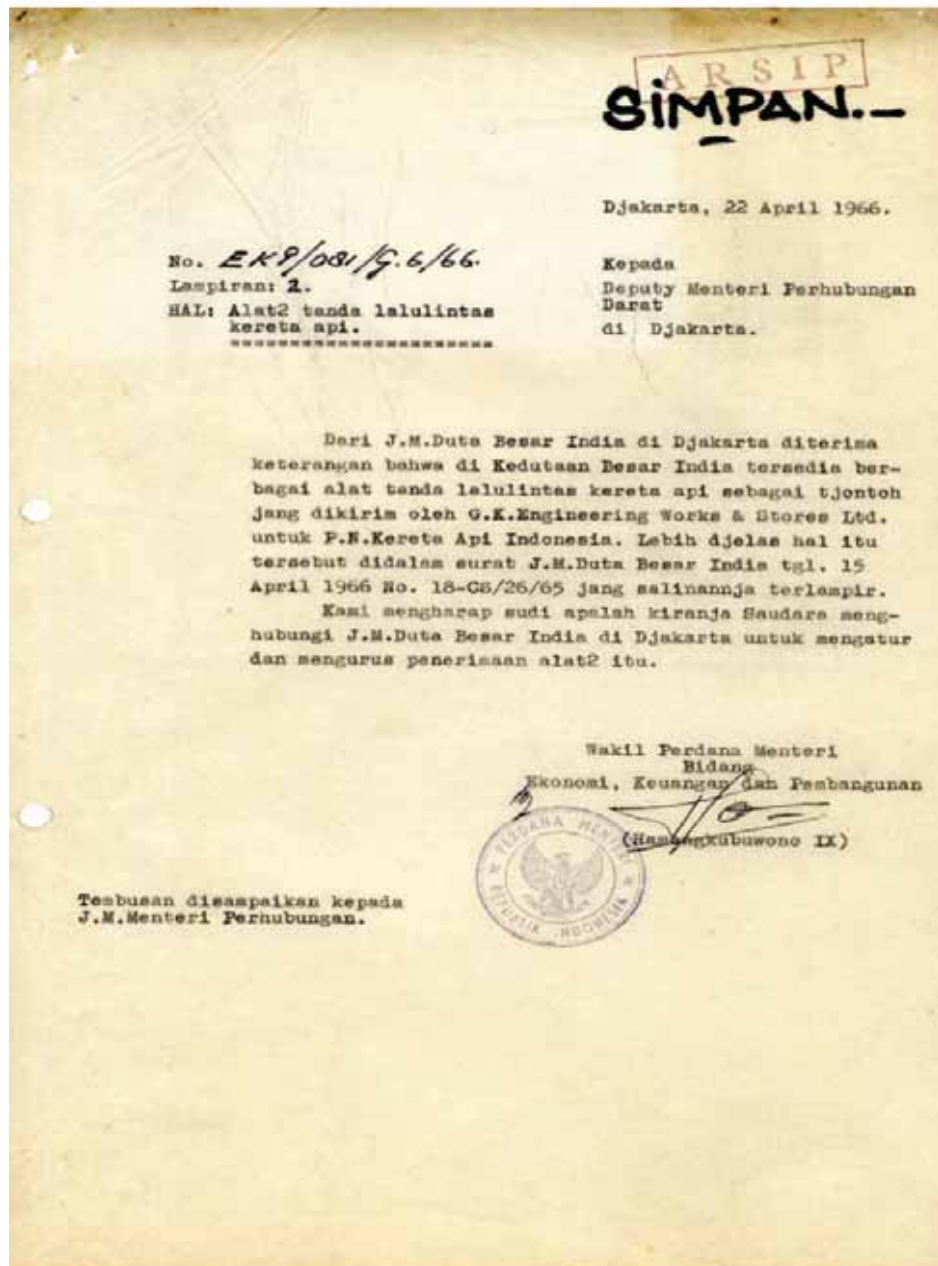
Direktur Utama P.N. Kereta Api,  
*(Signature)*  
**( Ir. Jon. Hendi Selah ).**

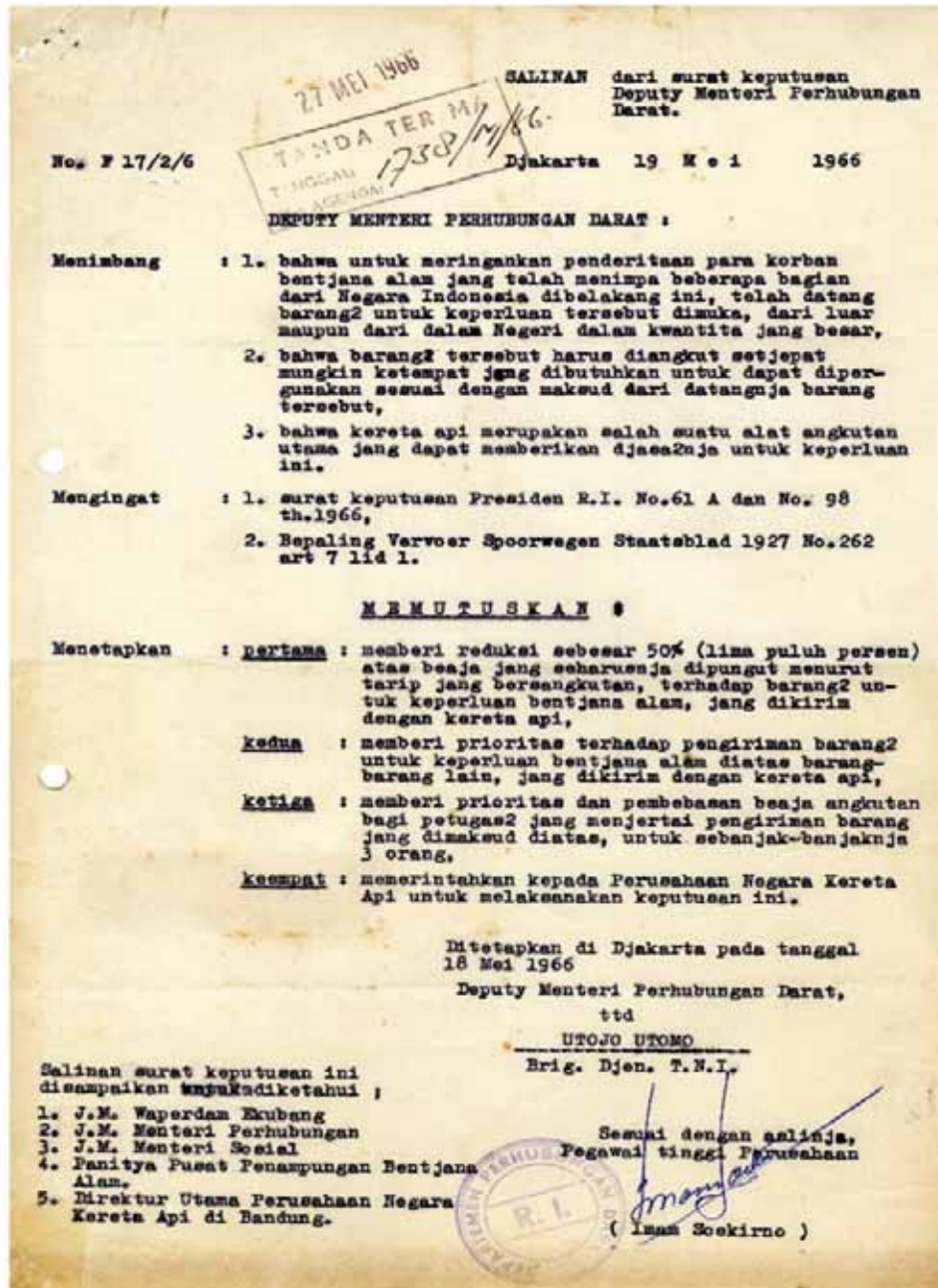
- cc: 1. Vaperan Berita di Jakarta.  
2. Menteri Keuangan di Jakarta.  
3. Menteri Perhubungan di Jakarta.  
4. Dep. Urusan Anggaran Negara (u/p. Sdr. A. Almsater) di Jakarta.  
5. I d e m (u/p. Sdr. Atmodjo) di Jakarta.  
6. Dep. Perhubungan Surat (u/p. Sdr. Harmoni S.N.) di Jakarta.  
7. Ketua Tim Nasional di Jakarta.  
8.

Surat dari Direktur Utama PN. Kereta Api kepada Direktur Keuangan staf ABRI tentang penagihan pembayaran atas jasa-jasa angkutan penumpang dan barang pada bulan Januari-Maret 1966, 12 Juli 1966.  
ANRI, EKUBANG 451

Surat tentang  
contoh alat-alat  
tanda lalu lintas  
kereta api dari  
India,  
22 April 1966.

*ANRI, EKUBANG 435*



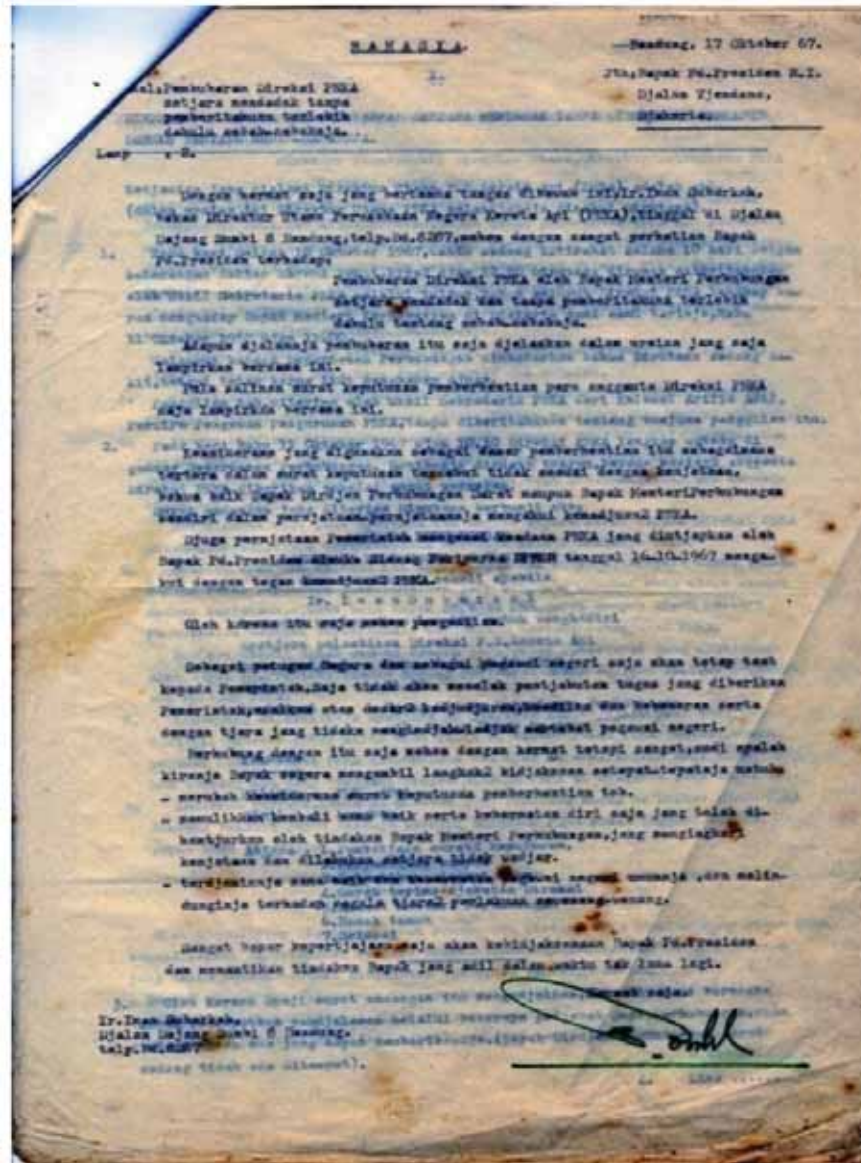


Surat Keputusan tanggal 19 Mei 1966 tentang pemungutan uang untuk tarif kereta api, 19 Mei 1966.

ANRI, EKUBANG 438



Surat kerjasama  
 PNKA dengan PN  
 Perhutani untuk  
 penyediaan kayu  
 bantalan. Kegiatan ini  
 telah dilaporkan oleh  
 Menteri Perhubungan  
 kepada kepala staf  
 KOTI (Komando  
 Operasi Tertinggi  
 Indonesia) Jakarta  
 pada tanggal 30 Maret  
 1967 No. F 20/1/4 Phb.  
*ANRI, Setkab 370*



REKAYASA PERKERETAAPIAN  
 BINAAN JEMBATAN DAN BANGUNAN  
 BAGIAN KONSTRUKSI DAN DISTRIBUSI

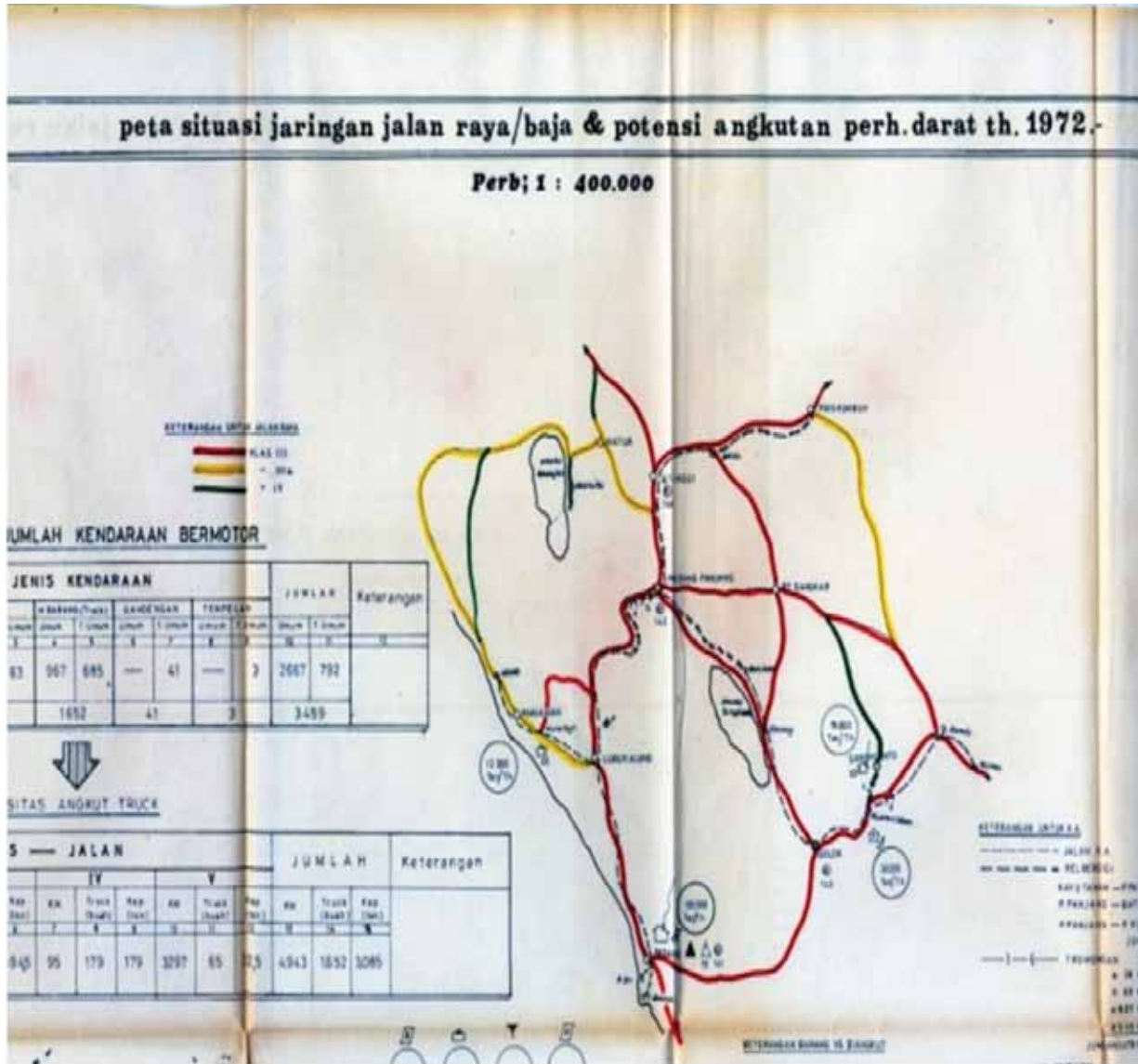
DALAM RENCANA/REKAYASA BANGUNAN PERKERETAAPIAN  
 1 - 10 - 1922 JAWA SUMATERA TAHUN 1912

Sejumlah M.K.-at/ Kilometer	Bentang m	Type	Berat Kg. / m <sup>3</sup>	Kapasitas	Kon- dansi per- meter tipe	Djumlah Rp.
<b>Jembatan Klakah - Pematang (22a)</b>						
56 21 + 132	6	B. 3b	3.561	5,56 1/m <sup>3</sup>		
Djembatan Baljua	6 m ( 1 2b )		3.561 Kg		75%	77.220,--
<b>Jembatan Prabuasih - Lopus (50)</b>						
752 130 + 515	15	B. 81	13.764	5,56 1/m <sup>3</sup>		
774 330 + 760	20	B. 83a	30.300	--		
777 311 + 608	8	B. 21b	7.439	--		
785 311 + 599	40	B. 92	74.276	--		
805 328 + 295	15	B. 80	9.486	--		
811 354 + 677	5	B. 86	2.403	--		
813 335 + 946	6	B. 5b	3.561	--		
817 357 + 412	5	B. 86	2.403	--		
818 357 + 870	8	B. 13b	5.065	--		
820 350 + 471	5	B. 86	2.403	--		
826 361 + 620	6	B. 5b	3.561	--		
827 362 + 130	4	B. 9b	1.513	--		
830 361 + 006	20	B. 83a	30.300	--		
836 366 + 323	30	B. 78b	50.975	--		
	4	B. 7a	5,5 Kg	--		
Djembatan Baljua	107 m (14 2b)		201.679 Kg		75%	4.029.580,--
Djembatan	4 m (1 2b)		5,5 Kg		75%	99.000,--
<b>Jembatan Substantiast - Biantar (81)</b>						
4 2 + 770	12	2500/0	9.651	5,56 1/m <sup>3</sup>		
0 4 + 090	12	2500/0	9.651	--		

Harga satuan tahun 1969 Rp. 20,--/Kg.  
 " 10.000,--/m<sup>3</sup>

Tabel Pembangunan Jembatan Kereta Api di berbagai wilayah di seluruh Sumatera dan Jawa selama tahun 1912-1935, 1969.

ANRI, PT INKA No.8



Laporan Pola dan Pengarahan Pengelolaan Perusahaan Jawatan Kereta Api. Eksplorasi Sumatera Barat 1973.

*ANRI, Marzuki Arifin 50*



Balikpapan, 3 Januari 1978.

K e p a d a  
Yth. Bapak Drs. Yus Suhaimi,  
Jln. K.H. Samanhudi 31  
J a b a n g.

Dengan hormat,

Bersama dengan surat ini dihabiskan bahot keadaan kami sekeluarga dalam keadaan sehat saja, semoga demikian pula hendaknya bapak sekeluarga disini.

Pa' Suhaimi, ringkas saja babarban, ..tolonglah carikan hubungan pembeli SIRAP dan BANTALAN KERETA API kayu ulin, kami bersedia menerima pesanan, dan kami mempunyai areal kayu ulin tersebut, kami juga ingin joint venture, jual areal, in cubikasi, atau bapak punya finansiing kami punya areal.

Pa' Suhaimi, tolonglah kiranya carikan hubungan mengenai hal tsb. diatas, kita sama2 teman seperjuangan masa lalu untuk mempertahankan Kemerdekaan Indonesia dan merobahkan dari penjajahan Belanda, saya sangat mengarapkan sehal uluran tangan bapak. Nah sekian dulu lain kali akan dilanjutkan.

Hormat saya,



Haji Abdul Murad MA.

Jln. Asrama Babil RT XVI/15  
Kebun Sayur .Balikpapan  
Kalimantan Timur.

N.B.: HARAP BANTUAN,  
MOHON BALASAN

Surat tentang permohonan bantuan dari H. Abdul Murad, MA kepada Dr. Yoseph Suhaimi, SH untuk mencarikan/ menghubungkan dengan pembeli sirap dan bantalan kereta api kayu ulin, 8 Pebruari 1978.  
*ANRI, Hamengku Buwono IX 294*

Surat dari Gubernur KDKI Jakarta kepada Perusahaan Kereta Api Eksploitasi Barat tentang permohonan advis blok planning atas tanah PJKA di belakang kantor BNI 1946 Jakarta, 18 September 1978.

*ANRI, Marzuki Arifin 153*





PERUSAHAAN JAWATAN KERETA API  
INSPEKSI I JAKARTA

Jl. Lapangan Sepakbola Jakarta Kota No. 1, Jakarta Telp. (77225) x3 27226

No. : I.1/8105/D 52/81  
Lampiran : 1 (Satu)  
Perihal : Rencana pengembangan lokasi stasiun Pasar Minggu.

Jakarta, tanggal 17 Oktober 1981

KEPADA  
Yth. Wali Kota Jakarta Selatan  
Duga Kepala Dinas Tata Kota

DI JAKARTA.

Menanggapi permasalahan para pedagang yang baru saja mengalami musibah kebakaran di lokasi stasiun K.A. Pasar Minggu, kami dapat mengerti maksud mereka untuk membuka kembali usahanya (foto copy terlampir).

Sebab demikian, guna mempertimbangkan pembangunan tersebut perlu diingat dua kepentingan ialah :

1. Perencanaan tata kota, dan
2. Menghadapi pengembangan stasiun Pasar Minggu.

Oleh karena itu, kami mohon gambaran tentang bagaimana rencana dari dinas Tata Kota pengembangan daerah tersebut.

Mohon kabar.

Kepala Inspeksi I Lalu Lintas NJKA  
J a k a r t a.

Tembusan :

1. Yth. Gubernur DKI Jakarta.
2. " Ka Dirat/Bire II DKI Jakarta.
3. Kepala Inspeksi I Jalan dan Bangunan NJKA Jakarta.
4. Kepala Stasiun Pasar Minggu.

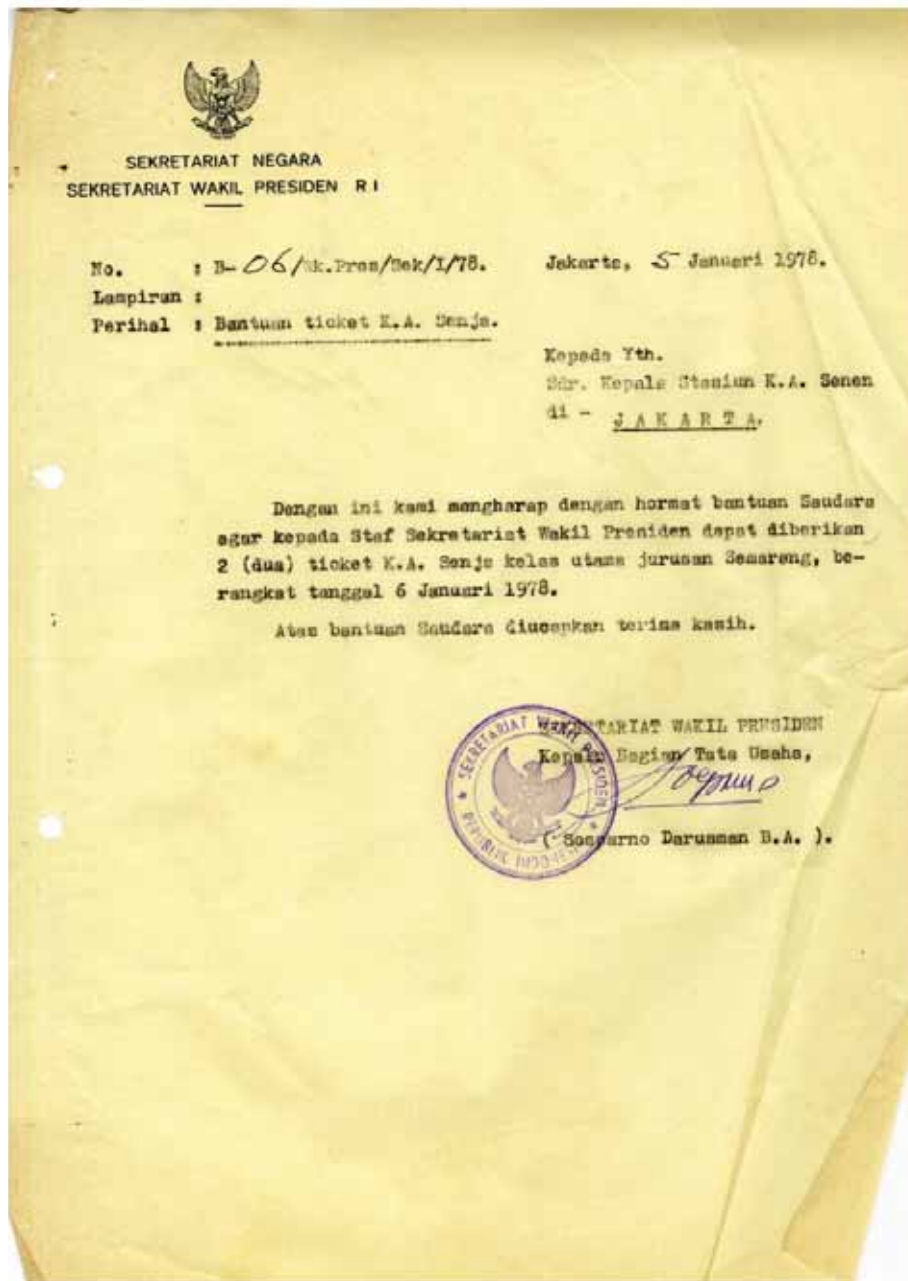
Rencana pengembangan kembali lokasi di sekitar lokasi stasiun kereta api Pasar Minggu yang terkena musibah kebakaran, 17 Oktober 1981.

*ANRI, Marzuki Arifin 342*



Surat tentang permohonan bantuan tiket kereta api "Senja Utama" jurusan Semarang dari Sekretariat Negara, Sekretariat Wakil Presiden, 5 Januari 1978.

*ANRI, Setwapres HB IX No 109*





**Sumber selanjutnya:**

1. Dewan Nasional SOBSI : Pernyataan PP SBKA No. 3/65 tentang Menteri yang mengurus perkeretaapian sebaiknya yang banyak mendapat dukungan kaum buruh. 12 Juli 1965.  
*ANRI, SOBSI 204*
2. Balai Grafika PNKA Bandung : sekilas lintas 25 tahun perkeretaapian 28 September 1970.  
*ANRI, Marzuki Arifin, Se 1945-1984 430 A*

## Bibliografi

1. *Aardrijkskundig en Statistisch Woordenboek Nederlandsch-Indie*, 1869; Eerste –Vierde Deel, PN van Kamp- Amsterdam, 1869
2. *Encyclopedie van Nederlandsch-Indie*, 1921; Eerste Gedeelte; Landsdrukkerij- Batavia, 1921
3. **GEDENKBOEK** *der Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch Indie (1875-1925)*, *Buku Kenang-kenangan kereta api dan trem di Hindia Belanda untuk masa laporan tahun 1875-1925*, oleh S.A. Reitsma (Redaktur), *Dinas Informasi Topografi Hindia Belanda - Jatinegara 1925*
4. *Regerings Alomnak voor Nederlandsch-Indie*, 1939; Eerste Gedeelte; Landsdrukkerij- Batavia, 1939
5. *Early Modern History – Indonesian Heritage*, Anthony Reid.ed., Vol.3 – Archipelago Press, Singapore repr.1999, 2001.
6. Ricklefs, MC, *Sejarah Indonesia Modern, 1200-2001*; Cet.III – PT Serambi Ilmu Semesta, Jakarta, 2007
7. *Melestarikan Memory Kolektif Bangsa*, Arsip Nasional RI – Jakarta, 2012.
8. *Historia Vitae* (<http://mkssej6.blogspot.co.id/2012/10/1.html>)
9. *Sejarah perkeretaapian di Indonesia* ([https://id.wikipedia.org/wiki/Sejarah\\_perkeretaapian\\_di\\_Indonesia](https://id.wikipedia.org/wiki/Sejarah_perkeretaapian_di_Indonesia))
10. *Sejarah Perjalanan Kereta Api di Indonesia* (<http://www.bglconline.com/2014/09/sejarah-kereta-api-indonesia>)