



SEJARAH KERETA API RUTE SEMARANG-REMBANG TAHUN 1967-1988

Rosa Kusuma, Arif Purnomo, Romadi[✉]

Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang, Indonesia

Info Artikel

Sejarah Artikel:

Diterima Mei 2018

Disetujui Juni 2018

Dipublikasikan Juli 2018

Keywords:

train route, Semarang-Rembang, transportation.

Abstrak

Kereta api Semarang-Rembang adalah kereta api yang cukup berkembang pada masa penjajahan Belanda. Setelah kemerdekaan kereta api diambilalih oleh bangsa Indonesia. Kereta api di rute ini mengalami kerugian dan akhirnya ditutup pada tahun 1988 karena tidak mampu bersaing dengan moda transportasi lain. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah, meliputi heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Perkembangan kereta api Semarang-Rembang tidak berjalan dengan baik. Perkembangan sarana prasarana berjalan lambat dan konsumen semakin berkurang. Kebijakan pemerintah terkait kereta api Semarang-Rembang yaitu rute ini dimasukkan dalam jalur lintas cabang. Kebijakan pemerintah yang lain yaitu menggembangkan jalur transpotasi jalan raya. Kebijakan pemerintah terkait perkeretaapian Semarang-Rembang yang paling besar yaitu terkait dengan penutupan jalur kereta api rute ini. Kereta api Semarang-Rembang ditutup dengan alasan merugi. Pada awal tahun 1970an transportasi jalan raya berkembang pesat. Penumpang kereta api beralih menggunakan transportasi jalan raya. Semakin lama perusahaan kereta api tidak mampu menutup kerugian. Akhirnya rute ini secara resmi ditutup pada tahun 1988.

Abstract

The Semarang-Rembang train is a fairly developed train during the Dutch colonial period. After the independence of the train taken over by the Indonesian nation. Trains on this route suffered losses and eventually closed in 1988 for not being able to compete with other modes of transportation. The method used in this study is a method of historical research, including heuristics, criticism, interpretation and historiography. The results showed that The development of Semarang- Rembang railway is not going well. The development of infrastructure facilities is slow and consumers are decreasing. Consumer changes. Passenger transport is more tied than freight transport. Government policy related to Semarang- Rembang railway ie this route is included in cross-branch path. Another government policy is to develop a road transport pathway. The government's policy concerning the Semarang-Rembang railway is the greatest that is related to the railway line closing of this route. The Semarang-Rembang train is closed by reason of loss. In the early 1970s road transport was growing rapidly. Passenger trains switch to highway transportation. The longer the railway company can not afford to cover the losses. Finally this route was officially closed in 1988.

© 2018 Universitas Negeri Semarang

[✉] Alamat korespondensi:

Ruang Jurnal Sejarah, Gedung C5 Lantai 1 FIS Unnes
Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang, 50229
E-mail: sejarah@mail.unnes.ac.id

ISSN 2252-6633

PENDAHULUAN

Salah satu perusahaan swasta yang jaringan kereta api di Indonesia adalah tersebut *Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij* atau yang di singkat SJS. SJS membuka jaringan kereta api di wilayah Jawa Tengah bagian timur. Tepatnya dari Semarang menuju ke Juwana. SJS kemudian memperluas jaringan kereta api miliknya sampai ke Rembang, Jatirogo, Purwodadi dan Blora. Daerah tersebut merupakan daerah yang memiliki sumber-sumber alam yang melimpah dan banyak terdapat pabrik gula. SJS menjadi sangat maju dan terus berkembang.

Setelah perang dunia dua Belanda meninggalkan Indonesia dan digantikan oleh Jepang. Selama berada di tangan Jepang, kereta api digunakan sebagai kendaraan militer. Oleh karena digunakan sebagai kendaraan militer, Jepang tidak memperhatikan perkembangan sarana prasarana kereta api.

Setelah kemerdekaan Indonesia, kereta api diambilalih oleh bangsa Indonesia. Namun keadaan sarana prasarana kereta api pada saat itu tidak begitu baik mengingat tidak adanya perkembangan selama beberapa tahun dan digunakan sebagai kendaraan militer oleh Jepang. Perbaikan demi perbaikan dilakukan oleh perusahaan kereta api, termasuk membuat program pembangunan lima tahun (1955-1959) dan tujuh tahun (1960-1967). Namun hal itu tidak bisa memperbaiki secara keseluruhan.

Memasuki orde baru pemerintah membuat program pelita yang mendukung pembangunan infrastruktur perhubungan. Namun program ini lebih menitikberatkan pada pembangunan infrastruktur jalan raya. seiring dengan pembangunan itu transporasi jalan raya mulai berkembang. Masyarakat mulai beralih menggunakan transportasi jalan raya. Kereta api rute Semarang-Rembang mengalami kerugian setiap hari. Akhirnya ditutup pada tahun 1988 karena tidak mampu menutup biaya operasional.

Penulis mengambil tema “Sejarah Kereta Api Semarang-Rembang Tahun 1967-1988” dengan alasan penulis ingin mengetahui tentang perkembangan kereta api di rute Semarang-Rembang, termasuk kebijakan pemerintah terkait

pengembangan kereta api di rute tersebut dan alasan penutupan jalur kereta api di rute tersebut. Penulis berharap dengan adanya penulisan ini dapat berguna bagi pembaca yang ingin mengetahui tentang sejarah kereta api semarang-rembang dan memperkaya tulisan sejarah perkeretaapian. Selanjutnya penulis berharap tulisan ini bisa menjadi referensi bagi penelitian lainnya.

METODE PENELITIAN

Penulis menggunakan metode sejarah atau historis yaitu sebuah metode yang digunakan untuk mendeskripsikan peristiwa-peristiwa yang telah terjadi di masa lalu. Adapun langkah-langkah dalam metode historis adalah (1) Heuristik, yaitu merupakan tahap awal dalam memproses, mencari dan mengumpulkan bahan-bahan informasi yang diperlukan serta berhubungan dengan masalah yang akan dibahas. Pengumpulan data-data dalam studi ini didapatkan melalui dua sumber, yaitu sumber tertulis dan sumber lisan. Pengumpulan data penulis lakukan dibeberapa tempat antara lain, Depo Arsip Suara Merdeka, Perpustakaan Pusdiklat PT.KAI, Perpustakaan Wilayah Jawa Tengah dan Perpustakaan Jurusan Sejarah Unnes. Penulis menggunakan sumber arsip berupa koran maupun buku-buku lama. penulis juga melakukan wawancara dengan beberapa narasumber terkait. Sumber sekunder penulis menggunakan buku-buku yang relevan; (2) Kritik, merupakan penilaian secara kritis terhadap data dan fakta sejarah atau bukti sejarah. Kritik ekstern merupakan kritik luar yang bertujuan untuk menguji kebenaran, asli tidaknya sumber dipakai. Sedangkan intern yaitu kritik yang menilai sumber – sumber yang berhasil dikumpulkan.

Pada kritik intern Penulis menganalisis sumber dengan membandingkan sumber satu dengan sumber yang lain. Pada kritik ekstern Peneliti mencermati sumber-sumber tersebut dalam beberapa hal seperti, pengarang, tahun pembuatan, maupun judul buku sehingga peneliti mendapatkan fakta; (3) Interpretasi, menafsirkan fakta-fakta menetapkan makna dan hubungan

dari fakta-fakta yang diperoleh kemudian menyimpulkan keseluruhan data. Data-data yang lulus tahap kritik dianalisis, dirangkai menjadi suatu fakta kemudian dianalisis menggunakan pendekatan politik ekonomi; dan (4) Historiografi, adalah menyusun dalam bentuk uraian khusus yaitu dalam wujud laporan hasil penelitian dan penulisan cerita sejarah.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Awal Pembangunan Kereta Api Rute Semarang-Rembang

Jalur kereta api Semarang-Rembang pertama kali dibangun oleh perusahaan kereta api Belanda *Semarang Joana Stroomtarm Matchapij* (SJS). SJS membangun jaringan kereta api di daerah ini yaitu karena daerah ini memiliki potensi investasi yang tinggi. Beberapa daerah yang dilewati memiliki perkebunan, pertanian dan pabrik. Diantaranya yaitu Afdeling Demak secara khusus merupakan daerah penghasil randu, pohon kelapa dan padi. Afdeling Kudus juga merupakan daerah penghasil padi yang melimpah. Di Afdeling Kudus terdapat tiga buah pabrik gula dari perusahaan perkebunan Jepara yang memiliki Pabrik Gula Rendeng dan Tanjungmojo. Selain di kudus, di Afdeling Pati juga terdapat pabrik gula, diantaranya yaitu Pabrik Gula Langse, yang cukup besar dan produktif. Di pati juga terdapat tanaman seperti kopi, kapuk, karet, rempah-rempah dan tanaman dalam negeri lainnya. Didaerah ini juga terdapat sebuah perusahaan yang mengeksploitasi sejenis batu padas yang dihaluskan dan dikenal dengan nama Tras (Susilowati, 1985: 20) Daerah Rembang sendiri merupakan penghasil kayu jati dan bambu (Wawancara: Cayono, 2017: 06/12).

Melihat potensi investasi yang tinggi di daerah tersebut, SJS memutuskan untuk membangun jaringan kereta api disana. Kemudian SJS mengajukan *konsesi* pada Pemerintah Hindia-Belanda untuk membangun rute kereta api dari Semarang sampai Juwana pada generasi pertama. Perusahaan ini memperoleh izin konsesi pada tahun 1881 (Susilowati, 1985:31). Jaringan kereta api milik SJS ini kemudian semakin berkembang sampai

ke Rembang pada tahun 1990 (Subarkah, 1994: 11). SJS membuka jaringan kereta api dengan kereta api berjenis tram. Kereta api jenis ini merupakan kereta api ringan. Kecepatan maksimal kereta api milik SJS yaitu sekitar 45km/jam. Lokomotif milik SJS biasa menarik beban dengan berat rata-rata 10-30 ton. Biasanya jalur yang dilalui oleh kereta api ini adalah jalur yang pendek. Seperti pada kereta api rute Semarang-Rembang merupakan kereta api pendek yang menghubungkan beberapa kota kabupaten. Setelah pendudukan Jepang jalur ini dimasukkan dalam kategori lintas cabang.

Setelah kemerdekaan Indonesia kereta api diambil alih oleh bangsa Indonesia. Kemudian dibentuklah Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Jalur ini dimasukkan dalam wilayah ekspolitasi tengah Daerah Inspeksi Tujuh. Awal kemerdekaan merupakan saat yang sulit bagi perkeretaapian Indonesia. Sebagian menyebut saat itu merupakan masa survival. Sebagian besar lokomotif dan gerbong sudah tua. Jalan rel juga belum mengalami perbaikan. Sedangkan keuangan negara belum cukup untuk melakukan pembaharuan. Maka dibuatlah program pembangunan lima tahun (1955-1959) dan program pembangunan tujuh tahun (1960-1967) (Departemen Penerangan Republik Indonesia, 1982:15). Pada tahun 1963, nama perusahaan kereta api di rubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Program tujuh tahun dilanjutkan oleh PNKA.

Perkembangan Kereta Api Rute Semarang-Rembang

Sampai berada ditangan PNKA Sarana prasarana yang digunakan masih menggunakan warisan dari perusahaan kereta api SJS. Program pembangunan lima tahun dan tujuh tahun belum bisa memperbaiki keseluruhan jalur kereta api di Indonesia. Perbaikan dilakukan pada kereta api di lintas raya. Sedangkan lintas cabang seperti kereta api Semarang-Rembang belum dilakukan perbaikan maupun pembaruan.

Sarana prasarana kereta api yang digunakan adalah sarana untuk kereta api ringan. Lokomotif yang digunakan sampai tahun 1975 masih lokootif uap. Setelah tahun 1976 lokomotif

diganti menggunakan lokomotif diesel (Siswanto, 2014:45). Lokomotif diesel sebenarnya lebih ekonomis dibanding dengan lokomotif uap. Meski harga lokomotif diesel lebih mahal namun lokomotif diesel lebih efisien dibanding lokomotif uap. Lokomotif diesel lebih cepat dari pada lokomotif uap, selain itu bahan bakar yang digunakan juga lebih hemat.

Kereta api rute Semarang-Rembang melintas diatas rel dengan lebar sepur 1067mm (Susilowati, 1984:36). Jalan rel rute Semarang-Rembang merupakan rel ringan yang hanya mampu dilalui oleh kereta api ringan. Rel yang digunakan dijalur ini yaitu jenis R33 atau R22. Perbaikan untuk jalan rel ini sangat sulit, karena masing-masing perusahaan memiliki tipe rel yang berbeda. Akhirnya untuk menyiasati itu, rel diberi pengganjal dari kayu (Subarkah, 1992:84).

Gerbong kereta api rute Semarang-Rembang adalah gerbong campuran (Siswanto, 2014:47). Gerbong barang dan kereta penumpang diangkut dalam satu kali jalan. Biasanya lokomotif menarik tiga gerbong. Dua kereta penumpang dan satu gerbong barang. Hal ini berbeda dengan ketika masih berada ditangan SJS, dimana gerbong barang lebih mendominasi dibandingkan kereta penumpang.

Jembatan dan stasiun dibangun dibeberapa titik kota. Prasarana ini juga tidak mengalami perubahan, masih menggunakan fasilitas yang lama. Kereta api Semarang Rembang melewati beberapa stasiun. Stasiun besar yang ada disepanjang jalur kereta api Semarang-Rembang antara lain, Stasiun Tawang, Stasiun Demak, Stasiun Kudus, Stasiun Pati, Stasiun Juwana dan Stasiun Rembang. Masing-masing stasiun dipimpin oleh kepala stasiun.

Selain untuk perbaikan sarana prasarana, program pembangunan lima tahun dan tujuh tahun juga digunakan untuk meningkatkan kualitas pegawai dengan memberi beasiswa pegawai kereta api ke luar negeri. Perusahaan juga mendirikan sekolah-sekolah kereta api, antara lain yaitu:

- a. SATKA (Sekolah Ahli Teknik Kereta Api)
- b. SOKA (Sekolah Opseter Kereta Api)
- c. ADKA (Akademi Djawatan Kereta Api)

Setelah beberapa tahun pegawai kereta api banyak yang merupakan lulusan dari sekolah-sekolah tersebut. Demikian kinerja pegawai kereta api semakin baik dan kualitas pelayanan semakin lancar.

Pada tahun 1965 terjadi pemberontakan yang mengakibatkan kerusakan cukup parah pada perusahaan kereta api baik sarana prasarana maupun dari pegawai kereta api. Akibat dari peristiwa tersebut, struktur kepegawaian mengalami beberapa kali perubahan. Pada tanggal 11 oktober 1967 seluruh direksi PNKA diberhentikan dan diganti dengan Direksi Interim (Tim Telaga Bakti, 1997:152). Direktur jendral perhubungan darat dari departemen perhubungan, Brigjen Sentot Iskandardinata merangkap direksi PNKA. Direksi interim ini bertugas untuk membersihkan kereta api dari oknum-oknum PKI dan mengganti dengan yang baru yang lebih bersih dari PKI. Pada juni 1968 direksi intrim diganti dengan direksi baru yang tetap dengan direktur utama dijabat oleh Ir. Soemali dan Kepala Eksplorasi Tengah dijabat Ir. Soeprapto Soetosoewarno (PNKA. 1970:102).

Pada tahun 1971 berubah nama menjadi perusahaan jawatan kereta api (PJKA) (Subarkah, 1992:92). Perubahan ini dilakukan untuk menegaskan perusahaan kereta api sebagai perusahaan jawatan sesuai dengan peraturan pemerintah No. 61 tahun 1971. Perubahan ini tidak disertai dengan perubahan struktur direksi pada perusahaan kereta api. Perubahan ini adalah untuk mengubah sistem kerja dan sebagai penegas kereta api sebagai perusahaan jawatan.

Penutupan Jalur Kereta Api Semarang-Rembang

Pada awal tahun 1970an, pembangunan sarana perhubungan dilakukan secara besar-besaran. Setelah keluarnya pelita pertama, pemerintah membangun jalan-jalan untuk memudahkan proses distribusi. Pemerintah membangun jalan untuk menghubungkan pusat-pusat daerah. Jalan-jalan raya di Semarang, Demak, Kudus Pati dan Rembang dibangun.

Realisasi program pemerintah untuk pembangunan jalan raya dan untuk perencanaan jalan baru, rehabilitasi dan peningkatan jalan

raya, direktorat eksplorasi, survey dan perencanaan direktorat jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum mengeluarkan Perencanaan Peraturan Geometrik Jalan Raya No.13/1970 (Subarkah, 1992:91). Didalam peraturan ini ditetapkan antara lain: menurut fungsinya, jalan raya di klasifikasikan dalam tiga golongan, yaitu jalan utama, jalan sekunder dan jalan penghubung.

Selama pelita satu Demak berhasil membangun beberapa jalan. Di Demak, Rehabilitasi dan pengaspalan jalan sepanjang 8 km terletak disepanjang jalan Brambang-Mondokoro dengan biaya Rp. 14.105.000 (Suara Merdeka, 1974: 2). Selain itu, di Demak juga ada pembuatan jalan tembus baru dari Bogorame sampai Mangunjawan yang jaraknya kurang lebih 1 km. Sementara itu, proyek-proyek lainnya merupakan rehabilitasi dan pengaspalan jalan jurusan Mijen sampai Angin-Angin. Di ruta Semarang-Rembang, proyek prasarana perhubungan antara lain berupa rehabilitasi serta peninggian pembangunan jembatan-jembatan dan jalan Semarang-Demak. Di Kudus selama repelite II ada tiga tempat pembangunan jalan raya, antara lain pembuatan jalan Bulucangkring-Brayung Kecamatan Jekulo, jalan Pohdengkol-Cranggang Kecamatan Dawe, jalan Gribig-Tulis Kecamatan Gebog dan perbaikan jembatan Desa Sadang Kecamatan Jekulo (Suara Merdeka, 1974: 3).

Seiring dengan dibangunnya jalan raya di sepanjang jalur kereta api Semarang-Rembang, transportasi jalan raya semakin berkembang. Jumlah transportasi jalan raya seperti bus dan colt semakin bertambah. Masyarakat mulai beralih menggunakan kendaraan jalan raya dibanding dengan kereta api. Pada tahun 1969 khusus kendaraan bis saja hanya terdapat 1848 rit. Tahun 1973 setiap harinya bis beroperasi 3 ribu rit dengan penghasilan Rp. 25,5 jt, sedangkan angkutan barang mencapai 3 ribu dengan hasil 25 jt. Demikian dengan angkutan barang yang di tahun 1969 hanya 100 buah kendaraan yang beroperasi dijateng setiap harinya, maka ditahun 1973 menjadi hampir 3 ribu dengan penghasilan hampir 25 juta (Suara Merdeka, 1974: 2).

Disisi lain kereta api semakin menurun performanya, waktu pemberangkatan sering terlambat dan lokomotif sering rusak dan mati dijalanan. Kapasitas angkut menurut setiap tahun. Jika pada tahun 1953 kapasitas angkut perusahaan secara kasar tinggal 80-85% dibanding kapasitas angku pada tahun 1939, maka pada tahun 1970 kapasitas angkut perusahaan kira-kira tinggal 60-65% dibanding dengan tahun 1939 (Subarkah, 1992:89). Anggaran negara yang terbatas tidak cukup untuk melakukan perbaikan secara keseluruhan.

Pemerintah mengalokasikan dana kereta api untuk rute-rute jauh seperti Semarang-Jakarta, Semarang-Surabaya mapun rute jauh lainnya. Rute cabang seperti rute Semarang-Rembang tidak bisa dikatakan mengalami perbaikan sepenuhnya. Ditambah lagi kerangka pada jalur Semarang-Rembang dirancang untuk kereta api ringan, sehingga tidak bisa digunakan lokomotif berat dengan kecepatan tinggi.

Adanya progam pelita membuka peluang bagi perkembangan transportasi jalan raya. Transportasi jalan raya seperti bus dan colt lebih memudahkan masyarakat. Masyarakat tidak perlu menunggu pada jam- jam tertentu, karena kendaraan jalan raya tidak terbatas waktu. Kemudian jaraknya lebih dekat karena melintas di dekat rumah. Hal tersebut yang menyebabkan masyarakat beralih menggunakan transportasi jalan raya dibanding dengan kereta api. Masyarakat yang mulai beralih pada pengangkutan jalan raya semakin banyak. Jumlah transportasi colt maupun bus juga semakin meningkat. Transportasi jalan raya lebih cepat dan waktu dapat menyesuaikan. Pemerintah sendiri mendukung perubahan kebiasaan tersebut. Melihat anggaran negara saat itu, akan lebih baik jika transportasi jalan raya lebih dikembangkan dari pada transportasi kereta api. Transportasi jalan raya secara umum lebih murah karena pemerintah hanya perlu menyediakan jalan, sedangkan angkutan jalan raya dimiliki oleh pihak swasta. Eksordari berbagai negara cukup meningkatkan keuangan negara. Ditambah lagi jalan raya bisa digunakan oleh banyak kendaraan. Berbeda dengan kereta api yang biaya operasionalnya mahal. Maka

pemerintah mengutamakan pembangunan jalan raya dari pada kereta api. Demikianlah masyarakat semakin banyak yang menggunakan transportasi jalan raya dari pada kereta api.

Akibat dari perkembangan transportasi jalan raya yaitu penumpang kereta api semakin berkurang. Padahal kereta api harus tetap berjalan setiap hari meskipun hanya mengangkut beberapa orang saja. Perusahaan merugi setiap harinya. Angkutan arang semakin berkurang pula. Semakin lama perusahaan kereta api tidak mampu menutup kerugian. Akhirnya rute ini secara resmi ditutup pada tahun 1988 (Siswanto, 2014:69).

SIMPULAN

Kondisi perkeretaapian rute Semarang-Rembang pada tahun 1967 terutama sarana prasarana tidak dalam kondisi baik. Sarana seperti lokomotif dan gerbong barang maupun kereta penumpang telah berusia tua dan butuh pembaharuan. Hal ini membuat performa kereta api menurun. Akibatnya penumpang kereta api semakin berkurang setiap tahun.

Setelah memasuki Orde Baru pemerintah melakukan pembangunan besar-besaran untuk infrastruktur perhubungan. Namun pemerintah lebih menekankan pada pembangunan jalan raya. Hal ini karena jalan raya lebih efektif karena bisa dilalui oleh beberapa macam kendaraan. Kereta api juga mendapat bantuan dana dari pemerintah pada pelita dua, namun dana tersebut dialokasikan untuk lintas raya yang memiliki rute lebih panjang dan lebih menguntungkan dari segi ekonomi. Sedangkan kereta api rute Semarang-Rembang berada di lintas cabang.

Seiring dengan pembangunan jalan raya, transportasi jalan raya juga berkembang dengan cepat. Masyarakat kemudian beralih menggunakan transportasi jalan raya. perusahaan kereta api terus mengalami kerugian. Sampai perusahaan tidak mampu lagi menutup biaya operasional. Akhirnya perusahaan terpaksa menutup jalur-jalur yang dianggap krang

potensial. Salah satunya adalah jalur kereta api Semarang-Rembang yang ditutup pada tahun 1988.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Penerangan Republik Indonesia. 1982. *Kereta Api Indonesia*. Jakarta: Pt Jayakarta Agung Offset.
- Hariyadi, Ibnu Murti. 2015. *Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia*. Bandung: Unit Pusat Preservation & Architecture PT. KAI.
- PNKA. 1970. *Sekilas Lintas Dua Puluh Lima Tahun Perekeraapian Indonesia*. Bandung: PNKA.
- Siswanto, Aris Dwi. 2014. "Dari SJS (Semarang-Joana Stoomtrammaatschappij) Sampai Kereta Api Daerah Inspeksi VII Semarang, 1942-1991 Skripsi S1 Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.
- Subarkah, Imam. 1992. *Sekilas 125 Tahun Perkeretaapian Indonesia*. Bandung: Yayasan Pusaka.
- Susilowati, Endang. 1984. —Peranan Tram Semarang Juana Sebagai Sarana Pengangkutan Pada Tahun 1885-1900|. Tesis S2 Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.
- Tim Telaga Bakti. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Bandung: Angkasa.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia, Jilid 2*. Bandung: Angkasa.
- Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api. 1995. *50 Tahun Perkeretaapian Indonesia*. Bandung: Intergrafika.

Koran:

- Suara Merdeka. Rabu, 28 Agustus 1974. "Demak Garap Proyek Proyek Inpres 3/1974"
- Suara Merdeka. Rabu 8 Mei 1974 "Pelita II Kudus Utamakan Prasarana Perhub"
- Suara Merdeka. Rabu 28 Agustus 1974. "Jalan Semakin Padat; Kecelakaan Terus Meningkat Di Jawa Tengah "

Sumber Lisan:

- Nama: Artanto Rizky Cahyon, Umur: 39 Tahun, Pekerjaan: Anggota Indonesian Railway Preservation Sosity (IRPS) Tanggal Wawancara: 6 Desember 2017