

**PERKEMBANGAN PERKERETAAPIAN DIWILAYAH SUMATERA
SELATAN DARI TAHUN 1914 – 1942**

Skripsi oleh :

Muharrom Ersyah

Nomor Induk Mahasiswa 06081004032

Jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial

Program Studi Pendidikan Sejarah



PENDIDIKAN SEJARAH

FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN

UNIVERSITAS SRIWIJAYA

2015

HALAMAN PENGESAHAN

**PERKEMBANGAN PERKERETAAPIAN DIWILAYAH
SUMATERA SELATAN DARI TAHUN 1914 – 1942**

Skripsi oleh :

Muharrom Ersyah

Nomor Induk Mahasiswa 06081004032

Jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial

Program Studi Pendidikan Sejarah

Disetujui

Pembimbing I,

Pembimbing II

**Drs. Supriyanto M.Hum
NIP.195612301985031001**

**Drs. H. Alian Sair, M.Hum
NIP.195803011986031004**

**Disahkan,
Ketua Program Studi
Pendidikan Sejarah**

**Drs. H. Alian Sair, M.Hum
NIP.195803011986031004**

Telah diizinkan dan lulus pada

Hari : Senin

Tanggal : 6 Juli 2015

TIM PENGUJI

1. Ketua : Drs. Supriyanto, M.Hum (.....)

2. Anggota : Drs. H. Alian Sair, M.Hum (.....)

3. Anggota : Drs. Syafruddin Yusuf M.Pd. (.....)

4. Anggota : Dr. Hj. Farida, M.Si (.....)

5. Anggota : Dra. Hj. Yunani Hasan, M.Pd (.....)

Palembang, 6 Juli 2015
Diketahui oleh
Ketua Program Studi
Pendidikan Sejarah

Drs. H. Alian Sair, M.Hum
NIP.195803011986031004

Skripsi ini kupersembahkan kepada:

- Almarhum Ayah dan Ibu saya yang selalu mendukung dan mendoakan saya agar biasa berhasil menyelesaikan studi dan dapat meraih gelar sarjana agar berguna dikemudian hari.
- Kepada adik saya Tiara Dwi Erisyah dan Syahni Hasaris yang selalu mendukung juga agar kakaknya bisa menyelesaikan kuliahnya dan bisa menjadi lulusan sarjana yang berguna bagi bangsa Indonesia.
- Kepada keluarga besar dari saudara ayah dan ibu saya serta sepupu saya.
- Kepada teman seperjuangan saya Sopian dan teman seangkatan saya, Diki, Sobirin, Rijal, Anas, Normadhan, Rifki, Id, Manto, Adrian, Sulda, Asmala, Reti, Elsa Triana, Yulita, Ilistina, Esti, Yuni sisca, Desi Puspita Sari, Desi Puspita, Nurdiana dan kawan – kawan seangkatan tahun 2008 prodi sejarah
- Kepada adik tingkat yang selalu memberi support kepada saya, Hendri, Yogi, Syarif, Silvie, Andhika, Agus, Fina, Widi, Hersa,
- Kepada kak Adithya Rol Ismi, Pak Alian, Pak Supriyanto dan Pak Dedi Irwanto yang selalu mendukung dan selalu memberikan semangat kepada saya agar bisa menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Motto hidup Saya

- Berjuanglah sampai titik darah penghabisan.
- Jangan pernah menyerah dalam melewati rintangan atau cobaan kehidupan.
- jangan lupa meninggalkan ibadah dan selalu mendo'akan orang tua yang telah membesarkan kita hingga saat ini.
- Selalu menaati perintah dari orang tua.

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Muharrom Ersyah

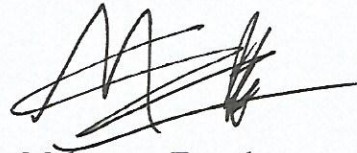
Nomor Induk Mahasiswa : 06081004032

Program Studi : Pendidikan Sejarah

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul “ Perkembangan Perkeretaapian diwilayah Sumatera Selatan dari tahun 1914 – 1942” seluruh isinya adalah benar karya saya sendiri, dan saya tidak melakukan penjiplakan yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku sesuai dengan peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2010 tentang pencegahan dan penanggulangan Plagiat di Perguruan Tinggi. Atas pernyataan ini saya siap menerima sanksi apabila ditemukan adanya pelanggaran dan pengaduan dari pihak lain terhadap keaslian karya ini

Indralaya, 6 Juli 2015

Pembuat Pernyataan



Muharrom Ersyah

NIM.06081004032

Ucapan Terima Kasih

Alhamdulillah Segala puji syukur kepada Allah S.W.T atas segala rahmat dan karunianya penulisan skripsi ini yang berjudul “Perkembangan Perkeretaapian di wilayah Sumatera Selatan dari tahun 1914 – 1942” dapat berjalan dengan sempurna. Skripsi ini saya susun untuk memenuhi syarat kelulusan Strata 1 (S1) pada Program Studi Pendidikan Sejarah, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Sriwijaya.

Dengan proses yang saya jalani sampai skripsi ini selesai saya ucapkan terima kasih sebesar – besarnya kepada bapak Drs. Supriyanto M.Hum sebagai Pembimbing 1 saya dan bapak Drs. H. Alian Sair M.Hum. sebagai Pembimbing 2 saya yang menggantikan bapak Dedi Irwanto SS M.A yang sekarang beliau seang melanjutkan kuliah Strata 3 (S3) di Yogyakarta.


Kemudian ucapan terima kasih sebanyak – banyaknya juga kepada seluruh dosen FKIP Pendidikan Sejarah Universitas Sriwijaya, yang semasa saya studi disini sudah memberikan banyak ilmu kepada saya sebagai penulis skripsi ini.

Selanjutnya saya jg mengucapkan terima kasih kepada staf karyawan FKIP dan kepada bapak Dekan dan juga kepada Ibu Dr Farida M.Si sebagai Ketua Jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial FKIP Universitas Sriwijaya,

Dan tidak lupa juga kepada seluruh Kepada Humas Subdivre 3.1 Kertapati bapak Jaka Jarkasih yang telah baik hati kepada saya dengan meminjamkan buku tentang perkeretaapian di Indonesia serta buku sejarah tentang pembangunan kereta api di wilayah Sumatera Selatan – Lampung.

Demikianlah skripsi ini yang saya susun semoga berguna bagi banyak pihak terutama yang ingin mengetahui tentang awal mula pembangunan rel kereta diwilayah Divre 3 Sumatera Selatan – Lampung. Semoga skripsi yang saya susun ini dapat bermanfaat untuk para mahasiswa Program Studi Pendidikan Sejarah yang ingin mengetahui sejarah awal pembangunan rel kereta api diwilayah Sumatera Bagian Selatan.

Indralaya, Juli 2015
Penulis,



Muharrom Ersyah

ABSTRAK

Skripsi ini berjudul Perkembangan Perkeretaapian di wilayah Sumatera Selatan dari tahun 1914 – 1942. Masalah yang dibahas adalah KA yang memiliki keunggulan komparatif dibanding angkutan truk. Selain biaya lebih murah, polusi lebih rendah, massal, sangat nyaman, aman, dan tidak terpengaruh kemacetan, kecuali hambatan bersifat teknis pada rel, dan jaringannya. Dalam pola pengembangan transportasi darat yang dibangun terlebih dahulu adalah jaringan rel KA, bukan jalan raya. Seperti halnya pemerintah Kolonial Belanda membangun jaringan rel KA. jalur Kertapati-Prabumulih mempunyai panjang 77,8 kilometer, Muaraenim-Lahat sepanjang 38,3 kilometer, dan Lahat-Lubuk Linggau sepanjang 117 kilometer. Sebagian besar masih memakai rel kecil tipe R25 dan R33, sedangkan sekitar 20 kilometer sudah menggunakan rel R42. Panjang rel dengan tipe R25 sekitar 70 kilometer. Dengan adanya angkutan KA biaya produksi bisa ditekan. Selain itu tidak mengganggu lalu lintas umum dan tidak merusak jalan Negara dibanding menggunakan kendaraan umum.

Kata Kunci : Jalur Kereta Api Sumatera Selatan,

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
LEMBAR PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN DAN MOTTO.....	v
UCAPAN TERIMA KASIH.....	vi
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Pembatasan dan Perumusan masalah.....	5
1.2.1 Pembatasan Masalah.....	5
1.2.2 Perumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN TINJAUAN DAERAH SUMATERA SELATAN PADA PERKERETAAPIAN MASA KOLONIAL.....	7

2.1	Tinjauan Pustaka.....	7
2.1.1	Pengertian Angkutan (Transportasi).....	7
2.1.2	Peran Transportasi.....	8
2.1.3	Manfaat Transportasi.....	9
2.1.4	Pengertian Kereta Api.....	11
2.2	Masa Awal Perkeretaapian Pada Masa Kolonial di Sumatera Selatan Tahun 1914-1942.....	12
2.3	Tinjauan Umum Daerah Sumatera Selatan.....	17
2.3.1	Keadaan Geografis Dan Keadaan Iklim Di Sumatera Selatan.....	17
2.3.2	Demografi.....	18
2.3.3	Iklim.....	19
2.4	Gambaran Umum Perkeretaapian Pada Masa Kolonial.....	19

BAB III METODOLOGI DAN PENDEKATAN.....24

3.1	Metode Penelitian.....	24
3.2	Langkah – langkah Penelitian Sejarah.....	26
3.2.1	Heuristik.....	26
3.2.2	Kritik Sumber.....	28
3.2.3	Interpretasi.....	29
3.2.4	Historiografi.....	30
3.3	Pendekatan Penelitian.....	31

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....33

4.1	Peranan Kereta Api di Sumatera Selatan.....	33
-----	---	----

4.1.1	Peranan Moda Kereta Api Dalam Pembangunan Sosial.....	33
4.1.2	Peranan Moda Kereta Api Dalam Pembangunan Ekonomi.....	34
4.1.3	Peranan Perkeretaapian di Sumatera Selatan Tahun 1914-1942.....	34
4.2	Pengaruh Perkembangan Kereta Api di Sumatera Selatan.....	36
4.2.1	Pengaruh Perkembangan Kereta Api di Bidang Ekonomi...	36
4.2.2	Pengaruh Perkembangan Kereta Api di bidang Sosial.....	39
4.3	Dampak Perkembangan Perkeretaapian Di Sumatera Selatan Tahun 1914-1942	42
BAB V KESIMPULAN.....		44
5.1	Kesimpulan.....	44
5.2	Saran.....	45
DAFTAR PUSTAKA.....		46

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Usul Judul Skripsi**
- Lampiran 2. Halaman Pengesahan Proposal**
- Lampiran 3. Kartu Bimbingan Skripsi**
- Lampiran 4. Surat Keputusan Penunjukkan Pembimbing**
- Lampiran 5. Izin Jilid Skripsi**

DAFTAR GAMBAR

1. LOKOMOTIF D52
2. TEROWONGAN GUNUNG GAJAH DI LAHAT
3. STASIUN PRABUMULIH
4. STASIUN BATURAJA
5. PEMBANGUNAN JEMBATAN KERETA API DIATAS SUNGAI LEMATANG DI LAHAT
6. PETA JALUR KERETA API DI SUMATERA SELATAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Di Indonesia perkembangan transportasi mulai dirasakan setelah bangsa asing berdatangan ke Indonesia. Menurut Tim Telaga Bakti Nusantara (1997:27) dalam bukunya Sejarah Perkeretaapian Jilid I menguraikan sebelumnya masyarakat di Indonesia hanya menggunakan sarana transportasi hewan seperti kuda, lembu, dan sapi untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat yang lain. Setelah datangnya bangsa asing transportasi di Indonesia mulai menggunakan grobak yang beroda. Kemudian perkembangan transportasi di Indonesia semakin maju ketika Indonesia mulai dikuasai oleh pemerintah kolonial Belanda. Pada masa ini alat-alat transportasi sudah menggunakan mesin-mesin pengangkut. (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 01).

Setelah penelitian itu, ditambah sukses pengoperasian perdana jalan KA antara Kemijen dan Tanggung, yang kemudian pada 10 Februari 1870 dapat menghubungkan Kota Semarang--Surakarta (110 km), akhirnya mendorong minat investor membangun jalan KA di daerah lainnya. Rel KA pertama di Pulau Sumatera dibangun di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), kemudian Sumatera Selatan (1911).

Gagasan membangun rel KA ini muncul pada dekade 1870-an, setelah Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J. Baron Sloet van den Beele meresmikan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA di Desa Kemijen pada 17 Juni 1864. Sebelum jaringan KA pertama yang dibangun Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV NISM), cikal bakal PT Kereta Api (PT KA), ini selesai, para ahli kereta api yang didatangkan dari Belanda disebar untuk meneliti di Pulau Sumatera guna melihat kemungkinan membangun jalan KA. (Irwanto, 2011;71).

Kemajuan transportasi di Indonesia berlanjut ketika pemerintah Inggris menjadi penguasa. Pada masa itu Indonesia dipimpin oleh Belanda yang kemudian mengembangkan sistem transportasi Indonesia dengan membangun jalan raya yang membentang dari Anyer sampai Panarukan. Disamping itu pemerintah Belanda juga membangun stasiun-stasiun kereta api di daerah-daerah. Kemajuan transportasi pada masa ini ditujukan untuk memperlancar distribusi hasil-hasil produksi industri Inggris ke Indonesia. Setelah berakhirnya pemerintahan Inggris di Indonesia sistem transportasi di Indonesia lama kelamaan mengalami kemajuan. Perkembangan teknologi transportasi di Indonesia terus berlanjut sampai Indonesia merdeka. Pemerintah mengembangkan teknologi transportasi didorong oleh kebutuhan manusia akan transportasi. Dengan adanya transportasi dapat memberikan kemudahan bagi masyarakat Indonesia. Secara umum pemerintah Indonesia pada masa itu meningkatkan teknologi transportasi karena dengan adanya fungsi transportasi yaitu, pertama memperlancar hubungan, pengangkutan dan interaksi antar desa, antar kota, antar wilayah, antar pulau. Hal ini dilakukan karena keadaan wilayah Indonesia terdiri dari pulau-pulau yang dipisahkan oleh perairan. Kedua, memperlancar mobilitas arus perpindahan penduduk, distribusi barang dan jasa serta informasi ke seluruh pelosok tanah air. (Tim Telaga Bhakti Nusantara, 1997: 70).

Persoalan makin bertambah ketika kapal-kapal besar untuk mengangkut hasil-hasil bumi sulit masuk pelabuhan perdagangan di Palembang, Krui, dan Menggala, di samping muatannya pun sangat terbatas. Maka, diputuskan mengurangi biaya transportasi dan mempercepat waktu dengan membangun rel kereta api (KA) dari Palembang ke Tanjungkarang. (Tim Telaga Bhakti Nusantara, 1997: 71).

Tragedi kemanusiaan yang merenggut ribuan nyawa saat pembangunan jaringan rel KA antara Kemijen dan Tanggung di Pulau Jawa, terulang di Pulau Sumatera. Semua pekerja bekerja di bawah tekanan dan tidak bisa melakukan perlawanan. Tenaga manusia dipaksa memasang batang-batang rel KA selebar

1.435 mm dan bantalan dari kayu dengan panjang sekitar 411 km. (Tim Telaga Bhakti Nusantara,1997: 71).

Tahun 1911, setelah ribuan transmigran yang didatangkan Pemerintah Hindia Belanda dari berbagai daerah di Pulau Jawa ke Lampung pada 1905 berhasil membangun perkebunan kaitsyuk, tembakau, kopi, karet, kelapa dalam, dan kelapa sawit, Gubernur Jenderal Hindia Belanda di Batavia menganggap sarana angkutan hasil-hasil bumi dari Sumatera Selatan ke Pulau Jawa yang sangat mengandalkan pelayaran laut terlalu banyak memakan biaya dan waktu. (Tim Telaga Bhakti Nusantara,1997: 72).

Tahun 1911, pembangunan rel KA dimulai Pemerintah Hindia Belanda dengan mengerahkan ribuan orang serentak di Palembang dan di Tanjungkarang. Mereka membabat hutan-hutan dan meratakan tanah untuk dudukan rel KA, melintasi kawasan yang bukan permukiman penduduk. Semua dilakukan di bawah pengawasan ketat kolonialisme Belanda yang kejam. (Tim Telaga Bhakti Nusantara,1997: 72).

Pembangunan KA di Sumatera pertama kalinya ditujukan untuk angkutan barang, terutama hasil tambang dan hasil hutan. Seperti disebutkan dalam buku Sejarah Perkeretaapian di Indonesia, penelitian dan persiapan pembangunan kereta api di Sumatera sudah dimulai sejak 1875. (Tim Telaga Bhakti Nusantara,1997: 71).

Rel KA antara Tanjungkarang dan Palembang, melintasi hutan, perkebunan karet, perkebunan sawit, dan rawa-rawa. Jalur KA ini berbeda dengan yang ada di Pulau Jawa, di mana rel KA dibangun melintasi perkampungan-perkampungan. Penyebabnya, rel KA di Pulau Jawa disiapkan untuk angkutan manusia, sedangkan rel KA Tanjungkarang--Palembang disiapkan Belanda untuk mengangkut hasil bumi, hasil hutan, dan perkebunan dari negeri jajahan di Sumatera. (Tim Telaga Bhakti Nusantara,1997: 72).

Lintasan kereta di Sumatera Selatan pertama kali dibangun sepanjang 12 kilometer dari Panjang menuju Tanjungkarang, Lampung. Jalur rel ini mulai dilalui kereta, 3 Agustus 1914. Pada waktu bersamaan dilaksanakan juga pemasangan dan pembangunan lintasan rel dari Kertapati, menuju Kota Prabumulih, Sumatera Selatan. Sampai 1914, jalur rel lintas Kertapati hingga Prabumulih mencapai jarak 78 kilometer. (Tim Telaga Bhakti Nusantara,1997: 73).

Pengadaan kereta api di jalur Sumatera waktu itu adalah untuk mengangkut hasil tambang di batu bara di Ombilin, Sawahlunto, ke pelabuhan di Teluk Bayur, Sumatera Barat. Pembangunan dari Sawahlunto ke Teluk Bayur selesai pada 1984 dan sejak itu pula kereta api dibuka untuk umum. Perlahan-lahan, pembangunan jaringan kereta di Sumatera meluas. Hanya, tidak seperti di Jawa yang setiap rel lintasan terhubung menjadi satu, di Sumatera terputus-putus. Jalur kereta di Aceh berdiri sendiri, Sumatera Barat berdiri sendiri, demikian juga dengan lintasan di Sumatera Selatan dan Lampung. (Tim Telaga Bhakti Nusantara,1997: 73).

Kini, panjang seluruh jalur rel yang dikelola PT Kereta Api Divisi Regional III Sumsel mencapai lebih dari 600 kilometer dengan 224 jembatan. Data di PT KA Divre III, jalur antara Tanjung Enim dan Tarahan panjangnya 411 kilometer. Kecepatan maksimum kereta untuk jalur ini adalah 90 kilometer per jam meskipun dengan kondisi rel dan kereta tidak memungkinkan mencapai kecepatan maksimal. (Tim Telaga Bhakti Nusantara,1997: 73).

Sementara jalur Kertapati--Prabumulih mempunyai panjang 77,8 kilometer, Muaraenim--Lahat sepanjang 38,3 kilometer, dan Lahat-Lubuk Linggau sepanjang 117 kilometer. Sebagian besar masih memakai rel kecil tipe R25 dan R33, sedangkan 20 kilometer sudah menggunakan rel R41. Panjang rel dengan tipe R25 sekitar 70 kilometer. (Tim Telaga Bhakti Nusantara,1997: 73).

Perlahan, jalur rel kemudian dikembangkan untuk pengangkutan batu bara dari tempat penambangannya di Tanjung Enim. Kemudian dikembangkan juga

jalur ke Lahat. Di Kota Lahat ada sebuah bengkel besar kereta (sekarang dinamakan Balai Yasa Lahat) yang berfungsi untuk perbaikan dan perawatan kereta api. Jalur-jalur yang terputus di Sumatera Selatan ini perlahan akhirnya bertemu. (Taufik Hidayat:2012, 10).

Berdasarkan uraian-uraian diatas, maka penulis tertarik untuk meliti mengenai perkembangan Perkeretaapian di wilayah Sumatra Selatan tahun 1914-1945

1.2. Pembatasan dan Perumusan Masalah

1.2.1. Pembatasan Masalah

Agar peneliti ini dapat terarah dan teridentifikasi secara mendalam, maka diperlukan adanya pembatasan masalah. Adapun batasan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

- a. Peranan Perkeretaapian di wilayah Sumatra Selatan tahun 1914-1942.
- b. Pengaruh perkembangan kereta api di Sumatera Selatan dalam kehidupan masyarakat di Sumatra Selatan tahun 1914-1942.

1.2.2. Perumusan Masalah

Adapun yang menjadi rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah: Bagaimanakah perkembangan perkeretaapian di wilayah Sumatra Selatan tahun 1914-1942.

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui peranan kereta api di wilayah Sumatra Selatan tahun 1914-1942
2. Untuk mengetahui pengaruh perkembangan kereta api di Sumatera Selatan dalam kehidupan masyarakat di Sumatra Selatan tahun 1914-1942.

1.4. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dan penelitian sebagai berikut:

1. Bagi Peneliti, dapat menambah wawasan dan pemahaman mengenai perkembangan perkeretaapian di Sumatera Selatan.
2. Bagi Instansi Pemerintah khususnya PT Kereta Api Indonesia (PTKAI), sebagai tambahan bahan bacaan mengenai perkembangan perkeretaapian di Sumatera Selatan.

BAB II

DAFTAR PUSTAKA

- PNKA. 1970. *Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian Indonesia*. Bandung: Balai Grafika.
- PT. KAI. 2007. *Profil Perusahaan*. Bandung: PT KAI.
- Rahardjo, Tjahjono. 2008. *Kilas Sejarah Stasiun-Stasiun di Semarang*. *Bulletin Internal Komunitas Pelestari Kereta Api Indonesia*, (3): 4-6.
- Siti Khoirun Nikmah dan Valentina Sri Wijiyati. 2008. *Kereta Apiku Sayang, Kereta Apiku Malang: Proyek Efisiensi Perkeretaapian*. Jakarta: International NGO Forum On Indonesia Development.
- Soegijapranata. 2004. *Dari Semarang, Membangun Kembali Kejayaan Kereta Api*. *Kronik UNIKA*, (44): 1-2.
- Ven, Joris Van der. 2009. *Potensi Pasar Kereta Api Di Indonesia: Indonesia Infrastructure Initiative*. Jakarta: Kemitraan Australia Indonesia.
- Akhmad Sujadi, 2010, *Pergulatan Transformasi Kebangkitan Si Ular Besi PT Kereta Api Indonesia*, Depok: PT Halang Sakti Komunikasi
- Jainul A. Dalimunthe, 2005. *Menuju Bagai Lokomotif Melaju Merangkai Hari Esok*. Bandung: The Institute Of Public Service
- Kramadibrata Soedjono, 2006. *Perencanaan Perkeretaapian*. Bandung: Penerbit Institut Teknologi Bandung
- Taufik Hidayat, 2012. *Jalan Panjang Menuju Kebangkitan Perkeretaapian Indonesia, Reformasi dan Restrukturisasi Perkeretaapian*, Bandung: Indonesia Railway Watch .
- Tim Telaga Bhakti Nusantara, 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Penerbit Angkasa Bandung