

**SEJARAH JALUR KERETA API BATAVIA – BANDUNG VIA  
KARAWANG TAHUN 1884-1942**



**Annisa Putri Utami**

**4415150197**

**Skripsi ini Ditulis Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan Guna  
Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan**

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SEJARAH**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL**

**UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA**

**2022**

## ABSTRAK

**Annisya Putri Utami**, Sejarah Jalur Kereta Api Batavia – Bandung Via Karawang Tahun 1884-1942. *Skripsi*. Jakarta: Program Studi Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta, 2022.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui latar belakang pembangunan jalur kereta api di Batavia – Bandung lintas Karawang, Purwakarta, dan Padalarang dari dimulainya proyek pembangunan pada tahun 1884 sampai zaman awal kedatangan Jepang di Indonesia pada tahun 1942. Metode yang digunakan adalah metode sejarah atau historis yang disajikan dalam bentuk deskriptif naratif. Adapun pengumpulan data dalam penelitian ini didapat dari arsip, buku, jurnal, dan skripsi yang berkaitan dengan topik penelitian.

Hasil dari penelitian skripsi ini yaitu bahwa pembangunan jalur kereta api Batavia – Bandung dibangun oleh perusahaan kereta api milik negara *Staatsspoorwegen* (SS) yang diresmikan pada tahun 1906. Pembangunan jalur kereta api Batavia – Bandung ini dilatarbelakangi dengan dua alasan kepentingan utama yaitu ekonomi dan pertahanan. Awal pembangunan jalur kereta api ini dilakukan secara bertahap mulai dari pengambilan alih jalur Batavia – Karawang oleh *Staatsspoorwegen* dari sebuah perusahaan swasta *Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij* (BOS), kemudian dilanjutkan dengan pembangunan jalur kereta api dari Karawang hingga ke Padalarang. Dengan dioperasikannya jalur Batavia – Bandung lintas Karawang – Padalarang membuat waktu tempuh pun menjadi lebih singkat dan meningkatkan potensi ekonomi masyarakat di sekitar jalur tersebut. Hal ini sejalan dengan tujuan pembangunan kereta api oleh perusahaan negara *Staatsspoorwegen* yaitu untuk mensejahterakan penduduk. Namun kedatangan Jepang ke Indonesia pada tahun 1942 membuat banyak hal-hal dibidang perkeretaapian diubah. Dengan demikian berakhirilah kekuasaan kolonial Belanda di Indonesia.

**Kata kunci:** Jalur Kereta Api, Batavia, Bandung, *Staatsspoorwegen*

## **ABSTRACT**

**Annisya Putri Utami**, The History of the Batavia – Bandung Railway Via Karawang in 1884-1942. *Thesis*. Jakarta: History Education Study Program, Faculty of Social Sciences, Jakarta State University, 2022.

This research aims to determine the background of the construction of the railway line on the Batavia – Bandung route across Karawang, Purwakarta, and Padalarang from the start of the construction project in 1884 until the arrival of Japan in Indonesia in 1942. The study method used by the author in this study is a historical which is presented in a descriptive-narrative form. The data collection in this research was obtained from archives, books, journals, and theses related to the research topic.

The result of this research is the construction of the Batavia - Bandung railway line which was built by the state-owned railway company *Staatsspoorwegen* (SS) and was inaugurated in 1906. The construction of the Batavia - Bandung railway line was motivated by two main reasons, namely economic and defense. The initial construction of this railway line was carried out in stages starting from the taking over of the Batavia - Karawang line by *Staatsspoorwegen* from a private company *Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij* (BOS), then continued with the construction of the railway line from Karawang to Padalarang. The operation of the Batavia - Bandung route across Karawang - Padalarang, was an effort to shorten the travel time and increases the economic growth of the people around the route. This is in line with the goal of railway construction by the state company *Staatsspoorwegen*, which is to improve the welfare of the population. However, the arrival of Japan in Indonesia in 1942 made many things in the railway sector change. Thus, the Dutch colonial rule in Indonesia came to an end.

**Keywords:** Railway, Batavia, Bandung, *Staatsspoorwegen*






## LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Penanggung Jawab/Dekan Fakultas Ilmu  
Sosial- Universitas Negeri Jakarta



Prof. Dr. Sarkadi, M.Si  
NIP. 19690704.199403.1.002

### TIM PENGUJI

No.	Nama	Tanda Tangan	Tanggal
1.	<u>Dr. Umasih, M.Hum.</u> NIP. 196101211990032001 Ketua		25/08/2022
2.	<u>Humaidi, M.Hum.</u> NIP. 198112192008121001 Sekretaris		25/08/2022
3.	<u>Dr. Abrar, M.Hum.</u> NIP. 196110281987031004 Anggota/Pembimbing 1		25/08/2022
4.	<u>Sri Martini, S.S. M.Hum</u> NIP. 197203241999032001 Anggota/Pembimbing 2		24/08/2022
5.	<u>Dr. Nur'aini Martha, M.Hum.</u> NIP. 197109222001122001 Anggota/Penguji Ahli		24/08/2022

Tanggal Lulus: 18 Agustus 2022

## LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Annisya Putri Utami  
NIM : 4415150197  
Prodi : Pendidikan Sejarah  
Fakultas : Ilmu Sosial  
Judul : Sejarah Jalur Kereta Api Batavia – Bandung Via  
Karawang Tahun 1884 – 1942

Menyatakan bahwa penulisan skripsi ini benar-benar asli karya penulis. Sepengetahuan sepanjang membuat skripsi ini, penulis mengetahui bahwa skripsi ini juga belum pernah diajukan untuk menyelesaikan studi di Universitas Negeri Jakarta ataupun di Perguruan Tinggi lainnya. Adapun bagian-bagian tertentu pengutipan karya ilmiah lainnya digunakan sebagai sumber penelitian.

Pernyataan ini dibuat dengan sungguh-sungguh sehingga apabila dikemudian hari ternyata ditemukan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya siap menanggung sanksi akademik yang berlaku di Universitas Negeri Jakarta.

Jakarta, 24 Agustus 2022



Annisya Putri Utami

NIM. 4415150197





KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA  
UPT PERPUSTAKAAN

Jalan Rawamangun Muka Jakarta 13220  
Telepon/Faksimili: 021-4894221  
Laman: [lib.unj.ac.id](http://lib.unj.ac.id)

**LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
SKRIPSI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademika Universitas Negeri Jakarta, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Annisya Putri Utami  
NIM : 4415150197  
Fakultas/Prodi : Ilmu Sosial/ Pendidikan Sejarah  
Alamat email : putriutami243@gmail.com

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Negeri Jakarta, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif atas karya ilmiah:

Skripsi     Tesis     Disertasi     Lain-lain (.....)

yang berjudul :

“Sejarah Jalur Kereta Api Batavia – Bandung Via Karawang Tahun 1884-1942”

Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini UPT Perpustakaan Universitas Negeri Jakarta berhak menyimpan, mengalihmediakan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di internet atau media lain secara *fulltext* untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Perpustakaan Universitas Negeri Jakarta, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Jakarta, 24 Agustus 2022

Penulis

(Annisya Putri Utami)

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

“Ilmu itu lebih baik dari kekayaan, karena kekayaan itu harus dijaga,  
sedangkan ilmu menjaga kamu”.

~ Ali Bin Abi Thalib

“Jadilah seperti pohon kayu yang lebat buahnya, tumbuh di tepi jalan.  
Dilempar buahnya dengan batu, tetapi tetap dibalas dengan buah.”

~ Abu Bakar Ash-Siddiq

“Kadangkala kepastian Allah Subhanahu Wa Ta’ala sama dengan niat dan  
pilihan yang diiringi do’a, usaha, dan proses untuk selalu ridho dan tidak  
menyerah pada setiap kondisi dan keadaan.”

~Penulis

*Skripsi ini saya persembahkan untuk orang tua tercinta dan orang-  
orang yang ada di dalam perjalanan hidup saya yang selalu  
mendukung dan mendo’akan.*

## KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Puji dan syukur penulis panjatkan atas rahmat Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang telah melimpahkan nikmat dan karunia-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi berjudul “Sejarah Jalur Kereta Api Batavia – Bandung Via Karawang Tahun 1884-1942”. Adapun skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Pendidikan di Universitas Negeri Jakarta.

Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi bukanlah hal yang mudah, sebab banyak sekali hambatan dan rintangan, yang membuat terbatasnya pencarian data serta sumber dalam penulisan skripsi. Dibalik segala itu, penulis tetap mendapat bimbingan dan bantuan serta do'a dari banyak pihak.

Dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu terselesaikannya skripsi ini. Oleh karena itu penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

Bapak Prof. Dr. Sarkadi, M.Si. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta dan Bapak Humaidi, M.Hum. selaku Koordinator Program Studi Pendidikan Sejarah.

Bapak Dr. Abrar, M.Hum. selaku dosen pembimbing pertama yang telah meluangkan waktu untuk berdiskusi, memberikan arahan, dan saran dalam penulisan skripsi dan pencarian referensi.



Ibu Sri Martini, SS, M.Hum. selaku dosen pembimbing kedua atas arahan dan kritik yang membangun terhadap penulisan skripsi selama melakukan bimbingan

Ibu Dr. Umasih, M.Hum selaku Ketua Penguji, Bapak Humaidi, M.Hum selaku Sekretaris dan Ibu Nur'aini Martha, M.Hum selaku Penguji Ahli. Terima kasih banyak atas segala masukannya kepada penulis sehingga skripsi ini dapat menjadi lebih baik.

Bapak dan Ibu dosen Pendidikan Sejarah yang telah memberikan ilmu dengan penuh keikhlasan dan kesabaran dalam mengajar dan mendidik penulis selama menjalani perkuliahan.

Kepada kedua orang tua penulis, Mama Rusyati dan Papa Dadan Suandana yang telah memberikan dukungan penuh dan do'a yang tidak terputus sehingga penulis dapat diberikan kemudahan untuk menyelesaikan skripsi ini; Kepada kedua kakak penulis yaitu Aa Rasyid serta kakak ipar Mba Wiwid dan Aa Iqbal yang telah memberikan bantuan serta motivasi penulis sehingga penulis terus semangat dalam mengerjakan skripsi ini.

Sahabat terbaik penulis di grup Perempuan Hebat: Nurma, Syafira, Diana, Nandita, Rara, Ichi, dan Ria, serta sahabat terbaik penulis di grup Wanita Penuh Wacana: Hellen, Puspa, dan Loli. Terima kasih atas do'a, dukungan serta canda tawa kalian.

Khususnya teman diskusi saya: Nadyana, Ardian, Jeiskya, dan Afif, serta kepada teman-teman Sejarah kelas A 2015 yang telah menemani hari-hari kuliah penulis.

Semoga kebaikan dari semua pihak baik itu secara langsung maupun tidak langsung mendapatkan balasan yang berlipat dari Allah Subhanahu Wa Ta'ala.. Aamiin

Jakarta, 24 Agustus 2022

*ap. Utami*

Annisya Putri Utami



## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>ii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS .....</b>	<b>v</b>
<b>LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI .....</b>	<b>vi</b>
<b>MOTO DAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>vii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR ISTILAH .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR SINGKATAN.....</b>	<b>xvii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xviii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xix</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xx</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Dasar Pemikiran .....	1
B. Pembatasan dan Perumusan Masalah .....	14
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian .....	15
D. Metode dan Sumber Penelitian .....	16
<b>BAB II LATAR BELAKANG PEMBANGUNAN JALUR KERETA API BATAVIA – BANDUNG VIA KARAWANG .....</b>	<b>19</b>
A. Letak Geografis .....	19
B. Terbentuknya Jalur Kereta Api .....	24
a. Ekonomi .....	25
b. Pertahanan .....	26
<b>BAB III REALISASI PEMBANGUNAN JALUR KERETA API BATAVIA – BANDUNG VIA KARAWANG .....</b>	<b>29</b>
A. Pembangunan Jalur Kereta Api Batavia – Karawang .....	29
B. Pembangunan Jalur Kereta Api Karawang – Padalarang .....	36
C. Perluasan Jaringan <i>Trem</i> .....	45

D. Jenis Lokomotif Yang Beroperasi .....	51
E. Dampak Pembangunan Jalur Kereta Api Batavia – Bandung .....	54
<b>BAB IV KESIMPULAN .....</b>	<b>64</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>67</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>72</b>
<b>RIWAYAT HIDUP.....</b>	<b>96</b>




## DAFTAR ISTILAH

Afdeling	Wilayah administratif pada masa pemerintahan kolonial Hindia Belanda setingkat Kabupaten
Buitenzorg	Nama sebelum Bogor pada zaman Kolonial
Cultuurstelsel	Sistem tanam paksa adalah kebijakan Pemerintah Hindia Belanda memaksa para petani pribumi menyisihkan sebagian lahannya untuk ditanami komoditas ekspor atau bekerja suka rela menggarap tanah pemerintah
Copet	Orang yang mencuri (sesuatu yang sedang dipakai, uang di dalam saku, barang yang dikedaiakan, dan sebagainya) dengan cepat dan tangkas
Distrik	Bagian kota atau negara yang dibagi untuk tujuan tertentu. Atau daerah bagian dari kabupaten yang pemerintahannya dipimpin oleh pembantu bupati sebelum tahun 1970
Feodal	Berhubungan dengan susunan masyarakat yang dikuasai oleh kaum bangsawan
Gemeente	Suatu istilah dalam bahasa Belanda dan merupakan suatu nama pembagian administratif. Kata gemeente merupakan istilah ilmu atur negara
Gulden (f)	Gulden atau Guilder adalah mata uang yang digunakan Indonesia pada masa pemerintahan



	Hindia Belanda. Simbol <i>f</i> atau fl untuk guilders Belanda berasal dari mata uang lama lainnya, yaitu <i>florijn</i> , yang dibaca florin dalam bahasa Indonesia
Heerendiensten	Kerja rodi adalah sebuah kebijakan perburuhan yang diterapkan pada masa pemerintahan kolonial Hindia-Belanda di Nusantara.
Keresidenan	Pembagian administratif dalam sebuah provinsi di Hindia Belanda (Indonesia) yang ada hingga tahun 1950-an Pembagian administratif dalam sebuah provinsi di Hindia Belanda (Indonesia) yang ada hingga tahun 1950-an
Malaise	Sebuah peristiwa menurunnya tingkat ekonomi yang terjadi secara dramatis di seluruh dunia yang terjadi mulai tahun 1929 dan berlangsung selama sekitar 10 tahun sebagai dampak dari Perang Dunia I (1914-1918). Hancurnya tatanan ekonomi dunia berdampak langsung terhadap Hindia Belanda, baik dalam bidang sosial, ekonomi maupun bidang politik
Pedagang Asongan	Pedagang yang menjual barang dagangannya dengan menawarkan (mengasonkan) dagangannya secara langsung ke konsumen dan tempat untuk jualannya tidak tetap alias berpindah-pindah (di

	angkutan umum, bis, terminal, fasilitas pendidikan, dan lain-lain)
Pencatutan	Proses, cara, perbuatan mencatut (jual beli secara gelap dan sebagainya). Pencatutan berasal dari kata dasar catut
Perbanditan	Suatu tindakan kriminalitas yang melakukan kejahatan pencurian terhadap korbannya yang tidak jarang disertai dengan tindak kejahatan lainnya, seperti: penganiayaan dan pembunuhan
Preanger Stelsel	Kebijakan tanam paksa kopi yang diberlakukan di wilayah Parahyangan pada tahun 1720. Rakyat diwajibkan menanam kopi dan menyetorkan hasilnya ke VOC melalui para bangsawan daerah. Hal ini sangat menguntungkan bagi Belanda dan membuat VOC menjadi produsen kopi terpenting di dunia, dengan kopi sebagai komoditas ekspor paling menguntungkan dari Jawa hingga pertengahan abad ke-19
Pribumi	Penghuni asli; yang berasal dari tempat yang bersangkutan
Tanah Partikelir	Bentuk kepemilikan tanah bersistem feodal yang diterapkan di sebagian Hindia Belanda. Hukum Belanda mendeskripsikan tanah partikelir sebagai



	'daulat' dan status hukumnya mirip dengan Vorstenlanden yang berada di bawah Kerajaan Belanda
Trem	Kendaraan transportasi berbasis kereta api yang awalnya berevolusi dari jaringan kereta api biasa menjadi layanan transportasi penumpang berbasis perkotaan. Awal kemunculannya ia dijalankan dengan tenaga kuda, kemudian menggunakan tenaga uap ketika revolusi Prancis bergulir dan akhirnya kini menggunakan tenaga listrik atau diesel
Vorstenlanden	Sebutan untuk wilayah Surakarta dan Yogyakarta pada era penjajahan Belanda. Istilah tersebut sudah tidak digunakan sejak zaman pendudukan Jepang

## DAFTAR SINGKATAN

- BOS : *Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij*
- BTM : *Bataviasche Tramway Maatschappij*
- NISM : *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*
- SDM : *Sumber Daya Manusia*
- SS : *Staatsspoorwegen*
- VOC : *Verenigde oost-Indische Compagnie*



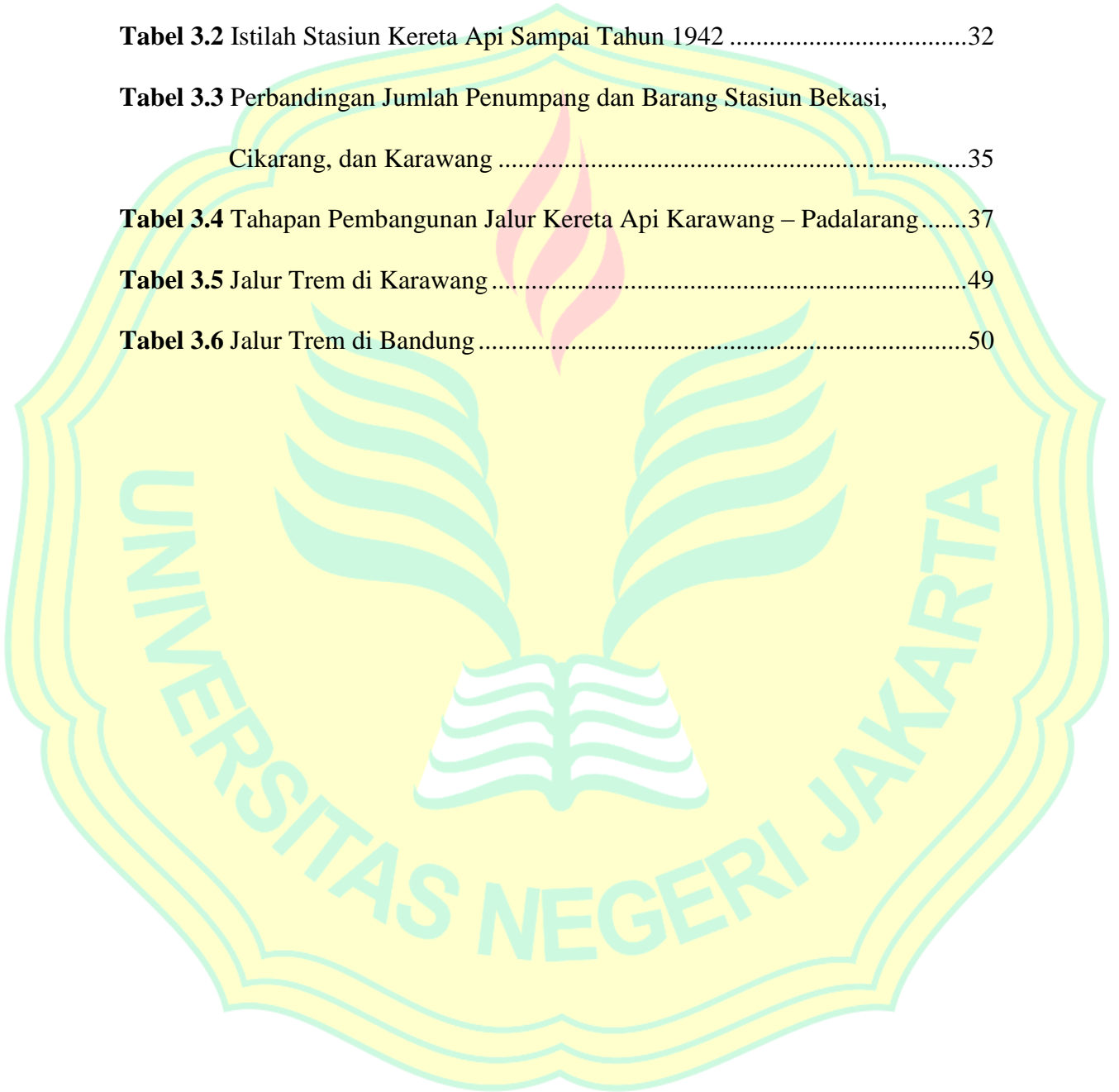
## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 2.1</b> Peta Batavia Pada Tahun 1914 .....	20
<b>Gambar 3.1</b> Jalur kereta api di Batavia tahun 1896. Orange milik SS, Hijau NISM, dan biru BOS .....	30
<b>Gambar 3.2</b> Stasiun Bekasi ditunjukkan lingkaran merah, menunjukkan tulisan (St) yang berarti stasiun. Peta tahun 1896 .....	32
<b>Gambar 3.3</b> Peta jaringan kereta api di Batavia tahun 1908. Garis merah merupakan lintas milik SS sedangkan garis hitam milik NISM..	33
<b>Gambar 3.4</b> Jadwal Perjalanan Kereta Api Batavia – Karawang tahun 1900 ...	34
<b>Gambar 3.5</b> Peta Lintas Kereta Api SS di Jawa Barat.....	36
<b>Gambar 3.6</b> Pembangunan jalur kereta api di Karawang sekitar tahun 1898....	40
<b>Gambar 3.7</b> Peta Lajur Kereta Api Karawang – Padalarang .....	41
<b>Gambar 3.8</b> Jembatan Cikubang.....	42
<b>Gambar 3.9</b> Jembatan Cisomang.....	43
<b>Gambar 3.10</b> Terowongan Sasaksaat tahun 1905.....	44
<b>Gambar 3.11</b> Lokasi Terowongan Sasaksaat ditandai lingkaran warna merah, peta tahun 1906.....	44
<b>Gambar 3.12</b> Jalur Trem di Batavia.....	47
<b>Gambar 3.13</b> Peta Jalur Trem Karawang – Rengasdengklok ditandai warna merah, tahun 1922 .....	48
<b>Gambar 3.14</b> Kondisi Perkeretaapian pada Masa Pendudukan Jepang .....	63



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 3.1</b> Tahapan Pembangunan Jalur Kereta Api Batavia – Karawang .....	31
<b>Tabel 3.2</b> Istilah Stasiun Kereta Api Sampai Tahun 1942 .....	32
<b>Tabel 3.3</b> Perbandingan Jumlah Penumpang dan Barang Stasiun Bekasi, Cikarang, dan Karawang .....	35
<b>Tabel 3.4</b> Tahapan Pembangunan Jalur Kereta Api Karawang – Padalarang .....	37
<b>Tabel 3.5</b> Jalur Trem di Karawang .....	49
<b>Tabel 3.6</b> Jalur Trem di Bandung .....	50



## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran 1</b> Perusahaan-Perusahaan Kereta Api di Jawa, Sumatera dan Madura	72
<b>Lampiran 2</b> Perkembangan Perkeretaapian di Jalur Barat (Westerlĳnen) Pulau Jawa.....	74
<b>Lampiran 3</b> Proses Pembangunan Jembatan Cikubang.....	78
<b>Lampiran 4</b> Potret para pekerja ketika proses Terowongan Sasaksaat, tampak orang Eropa dan pribumi. Terowongan ini dibangun kurun tahun 1902-1903.....	79
<b>Lampiran 5</b> Suasana mulut Terowongan Sasaksaat tahun 1903 .....	80
<b>Lampiran 6</b> David Maarschalk adalah orang pertama yang menduduki pimpinan dinas kereta api negara Staatsspoorwegen (SS) sejak 1875 .....	81
<b>Lampiran 7</b> Bagan organisasi dinas kereta api negara <i>Staatsspoorwegen</i> periode 1875 sampai 1888. Susunan pejabat dan garis komando yang ada di dalamnya merupakan hasil rancangan David Maarschalk.....	82
<b>Lampiran 8</b> Dokumen pertunjuk dan peraturan teknis untuk lokomotif yang digunakan oleh Staatsspoorwegen. Materi isinya merupakan hasil pemikiran David Maarschlak selama menjabat kepala dinas kereta api negara.....	83
<b>Lampiran 9</b> Lokomotif TC1008 di depan Stasiun Bandung .....	84
<b>Lampiran 10</b> Lokomotif Uap TD1002 sebagai monumen di depan Kantor Pusat PT Kereta Api Indonesia .....	85
<b>Lampiran 11</b> Lokomotif Uap B51 Seri SS600 .....	86

<b>Lampiran 12</b> Lokomotif Uap C28 Seri SS 1300 .....	87
<b>Lampiran 13</b> Lokomotif Uap D14 Seri SS 1400 .....	88
<b>Lampiran 14</b> Lokomotif Uap CC50 Seri SS 1600 .....	89
<b>Lampiran 15</b> Lokomotif Uap DD50 Seri SS 1200 .....	90
<b>Lampiran 16</b> Lokomotif Uap DD51 Seri SS 1209 .....	91
<b>Lampiran 17</b> Lokomotif Uap DD52 Seri SS 1250 .....	92
<b>Lampiran 18</b> Keputusan pertama yang dikeluarkan pemerintahan militer Jepang ketika mulai berkuasa di Indonesia sejak 1942. Pimpinan Angkatan Darat Jepang ke-16 mengeluarkan keputusan menggabungkan perusahaan kereta api dan trem di Jawa.....	93
<b>Lampiran 19</b> Para Pekerja Pribumi <i>Staatsspoorwegen</i> Berfoto di depan ESS 3200 Tahun 1938.....	94
<b>Lampiran 20</b> Pasukan Belanda sedang beristirahat di Stasiun Cimahi selepas melakukan latihan militer tahun 1947 .....	95