



JEJAK SEJARAH TREM KOTA SEMARANG 1881-1840

Ratri Septina Saraswati¹, LMF Purwanto²

Program Studi Doktor Arsitektur Konsentrasi Arsitektur Digital,
Unika Soegijapranata Semarang¹²
Email: 1000lawang@gmail.com¹

Abstract

The history of the railway is an interesting topic as it is the oldest and most popular mode of mass transportation in Indonesia. The route that was previously built during the Dutch colonial administration is still serving the transportation of goods and passengers, not only in big cities, but also in small towns and sub-districts. Trains are large-capacity means of transporting goods and passengers over long distances. As a city infrastructure tool, what this tram serves, as well as the reasons for its discontinued operation. The purpose of this study was to map the Semarang city tram, to find out the role of the city tram for the people of the city of Semarang, and stopped its operation, also loss of important railway rollingstock for the history of the city's development. Tram in Semarang are advanced and capable of serving the transportation of Semarang residents housing to the downtown area and Semarang Port. But why these trams are no longer operational is due to the post-World War I emergence of cars and buses; failure of funding for repair the infrastructure and city tram is subsidized and in its daily operations is considered more and more unprofitable.

Keywords: History, Railway, Semarang, Tram, Transportation

Abstrak

Sejarah kereta api adalah topik yang menarik karena merupakan moda transportasi masal tertua dan paling populer di Indonesia. Jalur yang dahulu dibangun di masa pemerintahan Kolonial Belanda hingga saat ini masih melayani pengangkutan barang dan penumpang, bukan hanya di kota-kota besar, tetapi hingga kota-kota kecil dan kecamatan. Kereta api merupakan alat angkut berkapasitas besar untuk mengangkut barang dan penumpang jarak jauh. Tujuan penelitian ini untuk memetakan jalur trem kota Semarang, mengetahui peranan trem kota bagi masyarakat kota Semarang, dan operasionalnya dihentikan dan hilangnya bukti-bukti fisik yang penting bagi sejarah perkembangan kota. Trem kota di Semarang maju dan mampu melayani transportasi penduduk Semarang dari kawasan hunian sampai pusat kota. Trem ini tidak beroperasi lagi disebabkan munculan mobil dan bis pasca-Perang Dunia I; gagalnya pendanaan perbaikan infrastruktur dan trem kota disubsidi dan dalam operasional hariannya dianggap makin tak menguntungkan.

Kata Kunci: Kereta api, Sejarah, Semarang, Trem, Transportasi

Info Artikel:

Diterima; 2021-12-18

Revisi; 2021-12-21

Disetujui; 2022-03-24

PENDAHULUAN

Kuntowijoyo (1995) mengatakan bahwa menulis sebuah sejarah adalah menuliskan kejadian dan wujud di masa lalu yang memiliki manfaat sebagai penghubung dengan manusia-manusia di masa berikutnya. Sejarah adalah rekonstruksi masa lalu, yang merekonstruksi apa saja yang sudah dipikirkan, dikerjakan, dikatakan, dirasakan, dan dialami oleh seseorang. Namun, perlu ditegaskan bahwa membangun kembali masa lalu bukanlah untuk kepentingan masa lalu itu sendiri, tetapi sejarah memiliki kepentingan masa kini dan, bahkan, untuk masa mendatang. Arsitektur menurut Vitruvius adalah ilmu mencakup banyak disiplin ilmu selain sains-teknologi dan seni, juga sejarah, filsafat, humaniora, politik, dan lain sebagainya, sebagai ilmu yang timbul dari perkembangan ilmu-ilmu lainnya yang semua itu

melengkapi proses belajar. Sembari mempelajari metode penelitian, filsafat dan memahami tentang arsitektur lebih dalam maka sebelum memasuki ranah pemikiran bahan disertasi penulis mencoba untuk mempelajari proses penelitian menggunakan materi yang dimiliki dan menjadi bagian dari keseharian dengan harapan akan memudahkan proses belajar, yaitu tentang sejarah kota, peninggalan masa kolonial hindia Belanda, dan pelestarian sejarah dan cagar budaya. Dalam sejarah kota keberadaan tempat dan aktifitas masyarakat merupakan dua elemen penting dari teori 8 elemen pembentuk kota Hamid Shirvani.

Merujuk Piagam Burra yang mendefinisikan “tempat” adalah tapak, kawasan, bangunan atau kegiatan-kegiatan lain yang berkaitan dengan lingkungan sekitarnya. Artinya “tempat” tak hanya mengacu pada keberadaan artefak atau bangunan saja, tetapi juga kegiatan-kegiatan yang berlangsung di lingkungan sekitarnya. Tempat adalah keseluruhan yang ada di dalam suatu kawasan.

Sejarah kereta api adalah topik yang menarik karena merupakan moda transportasi masal tertua dan paling populer di Indonesia dengan aset yang membentang sepanjang Jawa dan Sumatera, Madura, dan sedikit di Sulawesi. Jalur yang dahulu dibangun di masa pemerintahan Kolonial Belanda hingga saat ini masih melayani pengangkutan barang dan penumpang, bukan hanya di kota-kota besar, tetapi hingga kota-kota kecil dan kecamatan. Kereta api merupakan alat angkut berkapasitas besar untuk mengangkut barang dan penumpang jarak jauh. Bicara kereta api maka bicara tentang ada tempat asal dan ada tempat yang dituju. Secara fisik stasiun, halte (stoplast), jalur kereta (rel), penumpang, dan barang. Ada lagi kereta api yang melayani wilayah perkotaan yaitu trem, yang sudah jarang dibicarakan karena jalurnya tidak ada lagi, padahal memiliki peranan dalam pertumbuhan kota pada jaman Pemerintahan Hindia Belanda. Jejak sejarah yang semestinya masih terwakili oleh benda-benda seperti stasiun, rel, peralatan persinyalan dan lainnya di jalur telah mengalami pembersihan lokasi atau mungkin terpendam oleh pelebaran jalan, peninggian jalan, dan penggunaan fungsi lain sehingga tidak terlihat secara visual.

Munculnya tanam paksa yang hasilnya berlimpah dan harus segera dapat diangkut ke Pelabuhan Semarang untuk diekspor, dan industri gula. . Kemudian munculnya industrialisasi di sepanjang pulau Jawa, khususnya pembangunan pabrik-pabrik gula yang menghasilkan berton-ton gula setiap hariya dan membutuhkan diangkut segera ke pelabuhan agar tidak rusak. Sebelum ada jalan kereta api, sungai di sekitar Semarang seperti Kali Bodri (Kendal) bisa dilayari dam pengiriman gula dari pabrik dari daerah Cepiring dan Gemuk melalui sungai menggunakan kapal-kapal kecil ke Pelabuhan Semarang, tapi kemudian terjadi pendangkalan. Sementara itu De Groote Postweg membuat transportasi darat mulai berkembang tapi pengangkutan komoditi hasil pertanian menjadi tidak praktis dan lambat karena lambatnya pedati-pedati ditarik kuda, kerbau maupun sapi. Karena kendala waktu dan kapasitas angkut, dibangunlah jalan kereta api yang memiliki kapasitas angkut besar dan dapat langsung ke pelabuhan.

Merujuk pada catatan ini, maka muncul pertanyaan dimanakah bukti fisik bahwa kerea api berperan membawa angkutan hasil bumi dan gula hingga ke pelabuhan dan dinaikkan ke kapal, sementara tinggalan fisik yang bisa dilihat jalur kereta api itu menyusuri pantura tapi tidak ada jalan ke laut. Mengapa keberadaan jalur trem sebagai transportasi di perkotaan Semarang sama sekali tidak ada jejak, sementara jalur kereta api mati di Pulau Jawa ratusan kilometer dapat dilihat fisiknya. Sebagai alat infrastruktur kota, apa saja yang dilayani oleh trem ini, serta sebab musabab operasionalnya dihentikan.

Berdasar pertanyaan tersebut maka dilakukanlah kajian tentang kesejarahan trem kota di Semarang yang bertujuan untuk :

1. Memetakan jalur trem kota Semarang.
2. Mengetahui peranan trem kota bagi masyarakat kota Semarang.
3. Mendapatkan jawaban penyebab operasional trem dihentikan dan hilangnya bukti-bukti fisik yang penting bagi sejarah perkembangan kota.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif, Mengingat dalam penelitian kualitatif sangat dibutuhkan kepekaan teoritik maka sebagai awalan berlatih meneliti, menggunakan latar belakang pengalaman dalam bidang sejarah perkeretaapian di Indonesia baik itu relevan dengan bidang yang diteliti maupun tidak, yang berhubungan dengan teori tentang perancangan kota. Data dikumpulkan berdasarkan data primer dan sekunder, dengan penggalian dan perekaman menggunakan teknik survey, pengamatan visual, fotografi, penelusuran obyek-obyek fisik terbangun, dan penggalian data sekunder berupa studi pustaka yang mencakup catatan, dokumen, dan peta-peta lama, studi sebelumnya dan regulasi pemerintah yang mempengaruhinya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut tulisan Shamsuddin dan Sulaiman (2002), menimbulkan lima ancaman yang bisa menghancurkan kelangsungan suatu kawasan bersejarah, yaitu : a) terjadi gangguan pada pola tata ruang kota; b) hilangnya wajah kota; c) pola aktivitas masyarakatnya berubah; d) tampilan visual kota menjadi monoton; e) munculnya modernisasi kawasan yang mengancam berubahnya skyline kawasan kota. Ancaman ini buka lagi sekedar ancaman bagi kota Semarang, tetapi sudah terjadi di kawasan inti bersejarah Kota Lama Semarang yang saat ini sedang dicoba dibangun kembali dengan membangun Kawasan Kota Lama yang merupakan satu kesatuan dari kota lama Belanda, Kampung Melayu, kampung Kauman (masyarakat asli) dan kampung Pecinan. Penggalian sejarah hubungan antar kawasan ini mungkin memiliki hubungan juga dengan jalur trem kota, mengingat transportasi adalah salah satu infrastruktur yang mempengaruhi pertumbuhan aktivitas dan perekonomian pada kawasan yang dilaluinya.

Semarang di abad ke-18 sudah memiliki pelabuhan, yang masuk mendekat ke kota VOC di sana tempat perniagaan dan pergudangan, berupa pelabuhan kecil di muara Kali Semarang (sekarang di sekitar Jembatan Berok).



Gambar 1. Kali Baru Sebelum Revitalisasi

Tahun 1854 di di Semarang dibangun pelabuhan yang lebih dekat dengan laut, setelah penghasil terbesar komoditas gula, kapuk, kayu jati, dan bahan bangunan lainnya pelabuhan sebelumnya Pembangunannya didahului penggalian sebuah kanal yang dinamakan Kanal Kali Baru panjangnya sekitar 1.180 meter dan lebar 23 meter. Pelabuhan ini terhubung dengan kali Semarang sehingga kanal ini seperti

anak sungainya Kali Semarang yang menjorok ke pantai. Tonase kapal yang bisa masuk mencapai 500 ton masuk ke Kanal Kali Baru, sementara kapal-kapal besar berlabuh sekitar 3-4 mil laut dari titik pantai.



Gambar 2. Kali Baru Setelah Revitalisasi

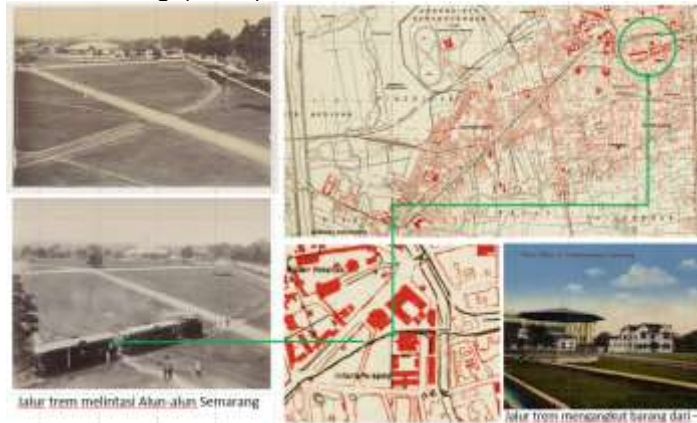
Dalam buku *Het Indische spoor in oorlogstijd De spoor-en tramweg maatschappijen in Nederlands-Indie in de vuurlinie, 1873-1949*, De Bruin (2003), menceritakan bahwa Kolonel J.H.R. van Der Wijk insinyur militer yang pertama kali mengajukan usul pembangunan jalur kereta api di Pulau Jawa, dan pada tahun 1863 melalui konsensi dengan Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) dibangun jalur kereta api pertama Semarang-Vorstendlanden tapi awalnya baru Semarang-Tanggung. Kemudian dibentuk SJS berdasarkan konsesi Pemerintah Kolonial Hindia Belanda pada tanggal 1 Desember 1879 membangun jalur trem menghubungkan Semarang – Kudus - Pati daerah penghasil terbesar komoditas gula, kapuk, kayu jati, dan bahan bangunan lainnya dan mulai beroperasi 28 September 1881 dengan moda trem. SJS adalah Samarang-Joana Stoomtrem Maatschappij, dan kemudian ditugasi untuk membuka rute trem melayani wilayah kota Semarang pada tahun 1881, dan dalam peta tahun 1913 terlihat keseluruhan jalur di dalam kota Semarang yang dilayani. Jalur trem SJS berawal dari Stasiun Centraal Jurnatan, dan terdiri dari jalur ka jarak jauh ke arah Jawa Timur (dari Stasiun Centraal menuju ke Utara kemudian berbelok ke Timur ke arah Demak).



Gambar 3. Peta Jalur KA di Semarang Mei 1913

Jalur trem kota Semarang, punya beberapa jalur trem yang dibangun yaitu :

1. Jalur Jurnatan- Jomblang (1881)



Gambar 4. Jalur Trem Jurnatan-Kantor Pos-Alun-alun-

Trem mulai dari Stasiun Jurnatan, melintasi kawasan penting ke arah Selatan yaitu Karangturi, Bangkong, dan halte terakhirnya Jomblang (sekarang depan pertokoan Java Mall). Jalur ini dibuat untuk melayani masyarakat Belanda yang banyak memiliki rumah-rumah indah di daerah Selatan, seperti Candi. Dan Kaliwiru. Tetapi trem tidak bisa sampai ke atas karena kecuraman bukitnya.

2. Jalur Jurnatan – Bulu (1883) dan dilanjut ke Banjir Kanal (1899)

Trem mulai dari Stasiun Jurnatan ke arah Bulu, melintasi kawasan pendopo kabupaten Semarang (sekarang Jl. H. Agus Salim), rel berbelok melintasi alun-alun kabupaten, masuk ke arah Jalan Bodjong (sekarang Jalan Pemuda), berbelok ke Timur ke Bulu, dan terakhir di tepi Banjir Kanal. Jalur ini punya cabang ke Stasiun Pendrikan SCS dengan ada perhentian Stopplaats 3 yang melalui penelusuran lapangan, belum ditemukan di dalam peta maupun foto, meskipun Stasiun Pendrikannya sendiri ditemukan sudah beralif fungsi warung. Stasiun Pendrikan adalah stasiun kecil di jalur milik Samarang Chirebon Stoomtram Maascappij (SCS), ka jarak jauh ke Cirebon.

3. Cabang Trem Jurnatan - Kleine Boom (1883)



Gambar 5. Jalur Trem Jurnatan-Kleine Boom

Dioperasikan 1883 relasi Stasiun Jurnatan - Kleine Boom (Pelabuhan Semarang). Jalur rel ini yang dalam penelitian ini menjawab pertanyaan penulis tentang pengangkutan hasil bumi dan pabrik dari daerah-daerah ke pelabuhan. Koridor rel Stasiun Semarang Centraal Jurnatan-Kleine Boom pernah dimanfaatkan SCS membawa para pengusaha perkebunan ke arah barat Semarang

4. Jaringan Trem Jurnatan- Stasiun Samarang NIS (1883)

SJS membangun jalur trem ke arah stasiun Samarang NIS, stasiun ka jarak jauh yang menghubungkan Semarang dengan Solo dan Jogja serta jaringannya yang telah mencapai Batavia (Jakarta) sampai tahun 1914, dihentikan karena berhenti operasional Stasiun Samarang NIS,. Keberadaan trem jurusan ini dulu memudahkan mobilitas penumpang kereta api jarak jauh MIS yang membutuhkan transportasi dari dan menuju kawasan kota Semarang, dan istimewanya kereta penumpangnya dilangsir tanpa penumpang harus berpindah kereta.

5. Trem kota di Semarang maju dan mampu melayani transportasi penduduk Semarang dari kawasan pusat kota Belanda (Stasiun Jurnatan) ke arah Selatan (Jomblang), dan ke arah Barat (Bulu) hingga sampai di Banjir Kanal Timur. Stasiun Jurnatan dibangun menjadi sebuah stasiun yang sangat besar dinamakan Stasiun Semarang Centraal, dan SJS membangun kantor pusat dan bengkel kereta di Pengapon.



Gambar 6. Stasiun Semarang Centraal Jurnatan

Sumber : Koninklijk Instituut voor Taal-, Land-, en Volkenkunde

Tetapi mengapa trem ini tidak beroperasi lagi disebabkan munculan mobil dan bus pasca-Perang Dunia I; gagalnya pendanaan perbaikan infrastruktur ka; trem kota disubsidi dan dalam operasional hariannya dianggap makin tak menguntungkan, dan pada akhirnya trem kota Semarang secara resmi ditutup pada akhir Februari 1940.

6. Tahun 1974, Stasiun Jurnatan harus tutup dan semua kereta yang melintas dan dilayani dari stasiun ini dialihkan ke Stasiun Semarang Tawang. Stasiun ini masuk dalam stasiun kereta api non-aktif kelas besar yang berada di Purwodinatan, Semarang tetapi ternyata tidak masuk dalam daftar aset perkeretaapian Indonesia yang dikelola Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), kemudian dialihfungsikan sebagai Terminal Bis Induk.



Gambar 7. Terminal Induk Semarang menempati Semarang Centraal Station

7. Terminal bis yang menggunakan bekas bangunan stasiun akhirnya dibongkar pada tahun 1980. Stasiun Centraal Jurnatan yang merupakan stasiun pusat SJS dan memiliki massa bangunan sangat besar tidak dapat menjadi bukti sejarah lagi. Kemudian di atasnya dibangun sebuah pusat perdagangan yang sangat besar. Tertinggal ruas jalan dan bentuk masa bangunan yang secara keruangan dapat dilihat secara visual oleh mata arsitek sebagai bukti di sana pernah dibangun sebuah stasiun besar seperti dalam dokumentasi Gambar 8.



Gambar 8. Lokasi Bekas Stasiun Semarang Centraal Jurnatan

KESIMPULAN

Kota Semarang selama lebih dari 50 tahun (1882-1940) pernah memiliki fasilitas transportasi pengangkut penumpang dan barang yang modern berupa Trem Kota yang ditarik lokomotif uap, melayani 4 jalur khusus kawasan perkotaan Semarang yang merupakan kawasan perekonomian dan permukiman di sekitarnya. Trem kota Semarang mendukung pengangkutan barang hasil bumi dan pabrik gula yang dibawa trem jarak jauh dari daerah Timur Semarang (Demak, Kudus, Pati, Rembang hingga Lasem), dari arah Selatan (Vorstenlanden) dan dari Barat sekitar Pekalongan Brebes dan Tegal, menuju ke Pelabuhan Semarang. Juga menjadi alat transportasi orang-orang Belanda yang tinggal di Semarang, serta masyarakat dari dan menuju tempat-tempat dalam 4 jalur pelayanannya. Penutupan jalur trem kota Semarang sejalan dengan makin sepiunya penumpang karena masyarakat mulai beralih ke otobus, dan sarana-prasarana trem yang mulai rusak, serta munculnya kebijakan kota saat itu mengatakan bahwa trem sudah tidak cocok dengan perkembangan kota. Pencabutan rel atau peninggian jalan yang menyebabkan jalur rel tidak berbekas, dan pembongkaran Stasiun Centraal Jurnatan di tahun 1980 menjadikan tinggalan bangunan stasiun terbesar perusahaan SJS tidak dapat menjadi bukti sejarah lagi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Bruin, J. D. 2003. Het Indische spoor in oorlogstijd : De spoor - en tramwegmaatschappijen in NederlandsIndie in de vuurlinie, 1873-1949. Leiden: NSTV.
- Catanese, A. J., & Snyder, J. C. 1988. Perencanaan Kota. Jakarta: Erlangga.
- Imam Subarkah, I. 1992. Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992. Bandung: Yayasan Pusaka.
- Johannes, O. 2017. Kota Di djawa Tempo Doeloe. Jakarta: Golden Hobby Store.
- Jong, M. v. 1993. Spoorwegstations op Java. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.
- Kuntowijoyo. 1995. Metodologi Sejarah. Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya.
- Nusantara, T. T. 1997. Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2. Bandung: Angkasa.
- Nusantara, T. T. 1997. Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I. Bandung: Angkasa.
- Perumka. 1992. Perumka Membangun. Bandung: Perumka.
- Wardojo, W. W. 2018. Sejarah Kereta Api Kota Solo

JURNAL

- Rizaldi, Aldi, 2020, Dinamika Perkeretaapian Lintas Semarang – Juwana , Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, Jurnal Historiografi, Vol. 1, No. 1 (2020): 1-10.