

**PERANAN TREM SEMARANG - JUANA
SEBAGAI ALAT TRANSPORTASI DI PANTURA JAWA TENGAH
PADA AKHIR ABAD 19**

Endang Susilowati
Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya UNDIP

Abstract

In the late of 19th century Semarang-Juana stoomtram is one of the effective and efficient means of public transport. Its ability to transport goods and passengers in large quantities is the main attraction. At that time, Semarang-Juana stoomtram even be the only means of transportation on the northern coast of Central Java, which is very important for the transportation of passengers, plantation products, and other commodities such as rice, salt, fish, cotton, fertilizers, etc.

This article will reveal how the role of this means of transportation, both in the transport of passengers and goods by the end of the 19th century.

Keywords: stoomtram, transportation, transport of passengers, transport of goods.

1. Pendahuluan

Akhir-akhir ini mulai banyak terdengar keinginan sebagian masyarakat di Jawa Tengah agar pemerintah, melalui PT Kereta Api Indonesia, menghidupkan kembali jalur-jalur kereta api yang pada masanya pernah menjadi alat transportasi penting yang menghubungkan berbagai kota di Jawa Tengah. Keinginan itu tentu bukan tanpa alasan. Alat transportasi di Jawa Tengah berkembang pesat. Jumlah kendaraan umum maupun kendaraan pribadi meningkat sedemikian rupa. Namun semua itu tidak dibarengi dengan meningkatnya jumlah jalan raya secara signifikan. Akibatnya kemacetan terjadi dimana-mana, tidak hanya di kota-kota besar saja seperti Jakarta dan Surabaya, tetapi juga mulai terjadi di banyak kota lain di Jawa.

Salah satu jalur jalan raya yang selalu padat dan tidak jarang terjadi kemacetan panjang adalah jalur jalan raya di pantai utara Jawa Tengah bagian timur, khususnya antara Semarang hingga Rembang. Pada akhir abad 19 sampai pertengahan abad 20 transportasi di jalur Semarang-Rembang dilayani oleh jaringan jalan trem¹ yang dioperasikan oleh *Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS). SJS adalah sebuah perusahaan kereta api swasta yang mendapat konsesi² dari pemerintah Hindia Belanda untuk memasang jaringan jalan kereta api di jalur tersebut. Trem uap Semarang-Juana beroperasi hingga pertengahan abad 20. Pada saat itu kebijakan pemerintah Indonesia lebih berpihak pada pengembangan jalan raya dan armada angkutan jalan raya. Pemerintah membangun banyak jalan baru, beberapa di antaranya sejalur dengan jaringan jalan kereta api yang sudah lebih dulu ada. Salah satunya adalah jalur trem Semarang-Juana. Akibatnya trem uap Semarang-Juana kalah bersaing dengan berbagai alat transportasi lain yang lebih modern. Tulisan ini bermaksud untuk mengungkapkan bagaimana peran jaringan trem uap Semarang-Juana sebagai alat transportasi di pantai utara Jawa Tengah pada akhir abad 19.

2. Pembangunan dan Pembukaan Jaringan Trem Semarang-Juana

Pada saat pembangunan jaringan kereta api di negara-negara Eropa, Amerika, dan bahkan juga India telah lama dimulai, sarana transportasi di Indonesia yang ketika itu bernama Hindia Belanda masih sangat sederhana. Untuk memenuhi kebutuhan sarana pengangkutan hasil perkebunan, pemerintah Hindia Belanda mendatangkan puluhan ekor unta ke Jawa dan juga mengembangkan peternakan

¹ Trem adalah rangkaian kereta yang dijalankan dengan tenaga listrik (trem listrik) atau ditarik oleh sebuah lokomotif kecil. Trem biasanya digunakan sebagai angkutan penumpang dalam kota atau antar kota jarak dekat. Lihat *Kamus Besar Bahasa Indonesia*.

² Konsesi adalah izin yang diberikan oleh pemerintah kepada seseorang atau suatu badan usaha disertai dengan syarat-syarat dan batas waktu untuk melaksanakan suatu aktivitas yang berhubungan dengan bidang ekonomi, misalnya mengeksploitasi bahan-bahan mentah atau barang tambang, mendirikan pabrik, mendirikan usaha di bidang perdagangan, transportasi, dan lain-lain. *Encyclopaedia of the Social Sciences*. Bagian III (New York: The Macmillan Company, 1959), hlm. 154.

kerbau untuk penarik gerobak atau pedati bermuatan hasil perkebunan.³ Pada saat itu pemerintah Hindia Belanda beranggapan bahwa pemasangan jalan kereta api belum merupakan suatu kebutuhan mendesak. Namun seiring dengan semakin berkembangnya daerah-daerah perkebunan baru di pedalaman Jawa sebagai akibat diberlakukannya kebijakan politik liberal, kebutuhan terhadap sarana transportasi yang memadai kian terasa. Berbagai hasil perkebunan seperti kopi, teh, tembakau, tebu/gula harus secepatnya diangkut dari daerah-daerah produsen di pedalaman ke kota-kota pelabuhan untuk selanjutnya dikirim ke berbagai tempat lain. Kenyataan itu memaksa pemerintah Hindia Belanda untuk mencari jalan guna menanggulangi masalah transportasi yang serius. Tak terbantahkan lagi bahwa Pulau Jawa pada waktu itu sangat membutuhkan jaringan jalan kereta api, baik untuk sarana pengangkutan hasil perkebunan maupun sarana angkutan penumpang.⁴ Pada tahun 1842 Menteri Urusan Jajahan J.C. Baud memerintahkan untuk membuat jalan kereta (api) dengan kereta yang ditarik oleh tenaga lembu, kerbau, atau kuda.⁵ Usaha ini ternyata bukan merupakan solusi terbaik bagi kebutuhan transportasi pada waktu itu. Hal itu terbukti dari masih menumpuknya hasil bumi dan hasil perkebunan di daerah pedalaman karena kurang memadainya alat pengangkutan yang ada.

Pada tahun 1862, setelah melalui penelitian lapangan dan perundingan yang matang, pemerintah Hindia Belanda menyetujui permohonan konsesi yang diajukan oleh W. Poolman, A. Fraser, dan E.H. Kool untuk membangun jaringan jalan kereta api dari Semarang menuju Surakarta dan Yogyakarta (dikenal dengan jalur Semarang-Vorstenlanden) sepanjang 203 kilometer.⁶ Jalur Semarang-

³ *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië* (ENI). Bagian IV ('s Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1921), hlm. 68. Lihat juga A.W.E. Weijerman, *Geschiedkundig Overzicht van het Ontstaan der Spoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië* (Batavia: Java Boekhandel & Drukkerij, 1904), hlm. 1.

⁴ J.W. Tijdeman, *Hoe zullen op Java spoorwegen worden aangelegd?* (Amsterdam, 1963), hlm. 12.

⁵ Suhartono, "Transportasi dan Perkembangan Jawa Tengah" dalam *Bulletin Yaperna* No. 17 Th. III (Jakarta: Perpustakaan Nasional, 1977), hlm. 22.

⁶ A.W.E. Weijerman, *op. cit.*, hlm 10. Lihat juga "Overzicht van het ontstaan der concessie-voorwarden, vastgesteld bij G.B. van 28 augustus 1862, no. 1" dalam A.W.E. Weijerman, *Mededeelingen Dienst der Staatsspoorwegen op Java*. Jilid 1-a, 1916, hlm. 3-5. Lihat

Vorstenlanden menjadi prioritas pembangunan kereta api di Jawa karena daerah-daerah di sepanjang jalur tersebut merupakan daerah perkebunan dan pertanian yang sangat subur dengan jumlah penduduk yang cukup banyak. Pelaksana pembangunan dan pengelola jaringan jalan kereta api yang pertama di Indonesia itu adalah sebuah perusahaan kereta api swasta, yaitu *Nederlandsch-Indische Spoorweg-maatschappij* (NIS). Perusahaan kereta api milik pemerintah Hindia Belanda sendiri (*Staatsspoorwegen* atau SS) pada saat itu belum berhasil membangun jalan kereta api. Setelah NIS membangun jaringan jalan kereta api Semarang Vorstenlanden mulai tahun 1863, satu dekade kemudian NIS baru menyusul membangun jaringan jalan kereta api Surabaya-Pasuruan-Malang, tepatnya mulai tahun 1875.⁷ Sejak saat itu beberapa perusahaan kereta api swasta bermunculan dan mengajukan permohonan konsesi untuk membangun dan mengelola jaringan jalan kereta api di berbagai daerah lain di Jawa dan Sumatra. Salah satunya adalah *Samarang-Joana Stoomtram-maatschappij* (SJS).

SJS merupakan sebuah perusahaan kereta api swasta yang pada awalnya didirikan di negeri Belanda, tepatnya di kota Den Haag, tetapi kantor pusatnya kemudian berkedudukan di Hindia Belanda. Penanggungjawab utama perusahaan trem tersebut adalah Firma Reynst & Vinju yang berkedudukan di Batavia.⁸ Pembangunan jalur trem Semarang-Juana dimulai setelah permohonan konsesi yang diajukan oleh J.F. Dijkman, W. Walker, dan G.H. Baron Clifford disetujui oleh pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1881.⁹ SJS merupakan perusahaan kereta api swasta yang pertamakali membangun jalan trem di Indonesia dan diijinkan membangun jalan trem melewati atau sejajar dengan jalan raya milik Gubernemen yang telah lebih dulu ada.¹⁰ Hal ini merupakan salah satu ciri yang membedakan trem dan kereta api. Jalur trem pada umumnya dibangun mengikuti jaringan jalan yang telah ada, sedangkan jalur kereta api kebanyakan dibangun di

juga J.J.G. Oegema, *De Spoortractie op Java en Sumatra* (Deventer: Kluwer Technische Boeken B.V., 1982), hlm. 15.

⁷ ENI, *op. cit.*, hlm 69.

⁸ *Regeering Almanak voor Nederlandsch-Indië 1883*, hlm. 192.

⁹ S.A. Reitsma, *Indische Spoorweg-politiek*. Jilid I (Batavia: Landsdrukkerij, 1916), hlm. 166.

¹⁰ *Koloniaal Verslag 1881*, hlm. 134.

wilayah yang belum memiliki jaringan jalan raya atau wilayah yang jauh dari jalan raya.¹¹ Jalur utama yang dibangun oleh SJS adalah lintas Semarang – Juana sepanjang 87,6 kilometer.¹² Kecuali itu SJS juga membangun jalur trem dalam kota sepanjang kurang lebih 11,8 kilometer dengan trayek Jurnatan-Jomblang dan Jurnatan-Bulu yang kemudian diperpanjang menjadi Jurnatan-Bulu-Banjirkanal Barat. Dalam perkembangannya SJS juga membangun dan mengelola jalur-jalur cabang di sekitar jalur utama. Jaringan jalan trem uap Semarang-Juana selanjutnya diutamakan untuk kepentingan komunikasi dan transportasi antara daerah-daerah di sekitar jalur tersebut.¹³

Sebagian besar jalur trem uap Semarang-Juana dibangun mengikuti jalur jalan raya yang telah ada, lebih-lebih untuk jalur dalam kota Semarang. Meskipun demikian ada beberapa bagian jalur yang harus dibangun agak jauh dari jalan raya, terutama jalur yang menghubungkan daerah perkebunan atau pabrik-pabrik gula dengan bagian kota. Dalam membangun jalur trem tersebut SJS hampir tidak menemui kesulitan untuk mendapatkan tanah karena lebih banyak mengikuti jalur jalan milik Gubernemen. Kesulitan mulai muncul ketika SJS harus membangun stasiun di berbagai tempat. Tidak jauh berbeda dengan kondisi saat ini, pembebasan lahan pada waktu itu juga diwarnai dengan masalah ketidaksepakatan harga antara pemilik tanah dan pengusaha. Pemilik tanah menghendaki tanahnya dibeli dengan harga tinggi, sedangkan pihak pengusaha/pembeli menginginkan bisa membeli tanah tersebut dengan harga murah. Akibatnya, pembebasan lahan seringkali menjadi berlarut-larut dan memakan waktu lama. Tidak jarang terjadi tanah atau lahan yang akan dibeli oleh SJS untuk membangun sebuah stasiun ternyata sudah berganti pemilik yang sengaja membeli lahan tersebut lebih dulu sebelum dibeli oleh SJS. Tujuannya tentu untuk mendapatkan keuntungan besar dari penjualan tanah tersebut kepada SJS. Selain masalah harga yang menjadi jauh lebih mahal, ketidakjelasan batas-batas tanah juga sering menjadi kendala yang

¹¹ S.A. Reitsma, *op.cit.*, hlm. 169.

¹² R.A. Jellema, *Nederlandsch-Indische Spoorweg-politiek* ('s Gravenhage: L. Gerretsen, 1929), hlm. 70.

¹³ Djoko Suryo, *Social and Economic Life in Rural Semarang under Colonial Rule in the later 19th Century* (Australia: Monash University, 1982), hlm. 135.

harus dihadapi SJS.¹⁴ Tidak tertibnya batas-batas tanah milik penduduk menyebabkan SJS mengalami kerugian karena sebidang tanah atau lahan kadang diklaim sebagai milik orang-orang yang berbeda. Masing-masing orang mempunyai bukti kepemilikan berupa akte tanah atau bukti-bukti lainnya yang mendukung, seperti kesaksian dari orang-orang tua yang mengetahui riwayat tanah tersebut. Sebagian tanah ternyata masuk dalam bagian milik orang lain. Kondisi seperti itu mengharuskan SJS mengeluarkan biaya lebih banyak daripada seharusnya.

Jalur utama Semarang-Juana mulai dibangun dengan memasang rel pada satu bagian jalur (*baanvak*) sepanjang 5,6 kilometer, yaitu dari Semarang ke Genuk. Jalur ini mulai dibuka untuk angkutan umum pada tanggal 2 Juli 1883. Selanjutnya dibangun jalur-jalur Genuk-Demak, Demak-Kudus, dan Kudus-Pati. Jalur terakhir yang dibangun dalam trayek Semarang-Juana adalah jalur Pati-Juana sepanjang 14,7 kilometer yang dibuka untuk umum pada tanggal 14 April 1884.¹⁵ Dengan selesainya *baanvak* Pati-Juana SJS telah dapat mengoperasikan seluruh jalur, baik jalur dalam kota maupun jalur Semarang-Juana yang panjang keseluruhannya mencapai 99,4 kilometer.

Tiga tahun setelah jalur utama beroperasi, SJS kembali mengajukan konsesi untuk membangun jalur-jalur cabang. Jalur cabang pertama yang dibangun adalah jalur Kudus-Mayong sepanjang 11,6 kilometer. Pada jalur ini terdapat pabrik gula milik Gupernemen bernama “de Hoop” yang bersedia mengangkut hasil produksinya dengan trem. Jalur Kudus-Mayong dibuka untuk umum pada tanggal 6 September 1887.¹⁶ Pada tahun yang sama SJS kembali mengajukan konsesi untuk membangun jalur cabang Demak-Wirosari melalui Purwodadi sepanjang 60,1 kilometer. Jalur Demak-Wirosari ini selesai dibangun pada tahun 1889. Selanjutnya pada tahun 1891 SJS mengajukan konsesi untuk membangun jalur cabang berikutnya, yaitu jalur Wirosari-Blora. Jalur ini diharapkan oleh pemerintah Hindia-Belanda dapat dikembangkan lagi sampai ke

¹⁴ S.A. Reitsma, *op.cit.*, lampiran I, hlm. 533.

¹⁵ J.J.G. Oegema, *op.cit.*, hlm. 30.

¹⁶ *Ibid.*, hlm. 31.

Surabaya, sehingga bisa terhubung dengan jalur Surabaya-Malang via Pasuruan yang telah dibangun oleh SS. Namun SJS hanya bersedia membangun hingga *baanvak* Blora-Cepu saja. Jalur Wirosari-Blora selesai dibangun pada tahun 1894. Jalur cabang berikutnya yang dibangun oleh SJS adalah jalur Mayong-Pecangaan yang selesai pada tahun 1895 dan jalur Wirosari-Kradenan yang rampung pembangunannya pada tahun 1898. Sementara itu pada tahun 1896 SJS diberi konsesi untuk membangun jalur cabang Juana-Tayu-Pakis dengan *baanvaak* Juana-Trangkil, Trangkil- Bulumanis, Bulumanis-Tayu, dan Tayu-Pakis. Namun *baanvaak* Tayu-Pakis gagal dibangun karena pemilik pabrik gula “Pakis” menolak untuk mengangkut hasil produksinya dengan trem karena produktivitas pabrik gula “Pakis” sedang menurun.¹⁷ Pembangunan jalur cabang Juana-Tayu selesai pada tahun 1900, demikian pula dengan jalur cabang Juana-Lasem dan Mayong-Welahan. Jalur cabang terakhir yang dibangun oleh SJS adalah jalur Rembang-Blora yang selesai pembangunannya pada tahun 1902.

Berbeda dengan jalur dalam kota, jalur utama, dan jalur cabang yang semua dibangun oleh SJS, terdapat satu jalur trem di bawah pengelolaan SJS yang dibangun oleh perusahaan lain yaitu jalur Purwodadi-Gundih sepanjang 17,1 kilometer. Jalur ini dibangun oleh *Poerwodadi-Goendih Stoomtram-maatschappij* (PGS) pada tahun 1884. Setelah beberapa kali berpindah tangan akhirnya pada tahun 1892 konsesi atas jalur Purwodadi-Gundih dibeli oleh SJS, meskipun telah sejak setahun sebelumnya jalur tersebut diambilalih oleh SJS. Konsesi untuk membangun jalur ini sebenarnya diajukan oleh administratur penebangan kayu “Sepreh”, G. Klaij, dengan tujuan memudahkan pengangkutan kayu dari perusahaannya ke pelabuhan Semarang dan daerah-daerah lain melalui jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden dan jalur trem Semarang-Juana. Mulai tahun 1891 jalur Purwodadi-Gundih dibuka untuk umum bersama dengan jalur-jalur SJS lainnya.¹⁸ Jaringan jalan kereta api yang dibangun dan dikelola oleh NIS, SS, dan SJS di Jawa Tengah dan Jawa Timur dapat dilihat pada peta di halaman 17.

¹⁷ S.A. Reitsma, *op.cit.*, hlm. 175.

¹⁸ *Ibid.*, hlm 177.

3. Peranan Trem Uap Semarang-Juana sebagai Alat Transportasi Penumpang dan Barang

Pembangunan jaringan jalan kereta api dan trem di Jawa pada pertengahan kedua abad 19 terutama memang berkaitan erat dengan kebutuhan untuk mengangkut hasil-hasil perkebunan ke kota-kota pelabuhan. Sebagian besar jalur kereta api yang dibuka melintasi kawasan sekitar areal perkebunan. Negosiasi antara pihak perkebunan dan perusahaan kereta api akan menentukan jadi atau tidaknya dibuka sebuah jalur kereta api atau trem. Sebagai contoh, ketika pabrik gula “Pakis” tidak bersedia menggunakan trem untuk mengangkut produksi gulanya maka jalur trem Pati-Tayu yang direncanakan akan melintasi kawasan areal pabrik tersebut tidak jadi dibuka. Meskipun demikian, kereta api atau trem juga dimaksudkan untuk memudahkan mobilitas penduduk, baik di perkotaan maupun di pedesaan. Pembangunan jaringan jalan trem Semarang-Juana yang menghubungkan kota pelabuhan Semarang dengan kota-kota kecil di sepanjang Jawa Tengah bagian utara seperti Demak, Kudus, Pati, Juana, Rembang, Lasem, Purwodadi, Blora, dan Cepu juga tidak terlepas dari politik kolonial Belanda dalam rangka menjamin keamanan dan pertahanan wilayah kekuasaan mereka.¹⁹ Meskipun demikian, uraian berikut ini hanya akan membahas peran trem uap Semarang-Juana sebagai sarana angkutan penumpang dan barang saja.

3.1. Trem Uap Semarang-Juana sebagai sarana angkutan penumpang

Sejak jaringan jalan trem uap Semarang-Juana dibuka untuk umum, mobilitas penduduk di sepanjang pantai utara Jawa Tengah menjadi lebih mudah. Sebelum trem uap Semarang-Juana beroperasi, untuk bepergian ke tempat-tempat lain yang jauh penduduk menggunakan gerobak atau pedati, atau memanfaatkan aliran sungai yang dapat dilayari. Dengan adanya sarana transportasi yang memudahkan mobilitas penduduk di pedesaan maka daerah-daerah yang semula terpencil dan sulit dijangkau segera menjadi daerah yang terbuka dan lambat laun mulai berkembang. Beberapa desa yang semula tidak dikenal sama sekali kemudian

¹⁹ *Sekilas Lintas 25 tahun Perkeretaapian Indonesia* (Bandung: Balai Grafika PNKA, 1970), hlm. 14.

tumbuh menjadi desa yang penting.²⁰ Jumlah penumpang yang terus meningkat menunjukkan bahwa mobilitas penduduk dari kota-kota kecil ke kota besar atau sebaliknya semakin lancar. Kelancaran perjalanan itu mendorong orang untuk melakukan berbagai macam usaha dengan lebih baik sehingga akan menunjang perkembangan perdagangan dan produksi.²¹ Pasar-pasar kecil mulai muncul dan menjadi pusat aktivitas perdagangan dan komunikasi bagi penduduk di desa-desa sekitarnya. Penduduk yang bermatapencaharian sebagai pedagang mulai dapat meningkatkan kegiatannya dan menjadi penghubung ekonomi pedesaan dengan daerah-daerah pemasaran yang lebih luas seperti ibukota kabupaten atau kota-kota pelabuhan. Dibukanya jalur utama trem uap Semarang-Juana telah membuat ekonomi pedesaan di sepanjang jalur itu menggeliat dan segera berkembang mengikuti dinamika kota. Sementara itu jalur trem dalam kota Semarang sendiri dibuka untuk merespon lalu lintas perdagangan di kota Semarang yang semakin ramai.²² Jumlah penumpang yang memanfaatkan trem Semarang-Juana jalur dalam kota maupun jalur utama untuk bermobilitas dapat dilihat pada tabel 1 dan 2 berikut ini.

Tabel 1. Jumlah penumpang jalur dalam kota pada tahun 1884-1889

Tahun	Jumlah penumpang		Jumlah
	Kelas I	Kelas II	
1884	18.058	369.243	387.301
1885	16.060	352.410	368.470
1886	15.885	352.528	368.413
1887	14.879	331.772	346.651
1888	18.207	434.963	453.170
1889	17.208	445.584	462.792

Sumber: Diolah dari *Statuten van de Naamlooze Vennootschap Samarang-Joana Stoomtram-maatschappij* (1884-1889).

²⁰ Djoko Suryo, *op. cit.*, hlm 156.

²¹ J.P. De Bordes, "Aanleg van Spoorwegen in Nederlandsch-Indië" dalam *Indisch Genootschap: Algemene Vergadering van 9 januari 1872*, hlm. 2

²² Liem Thian Joe, *Riwajat Semarang 1416-1931* (Semarang: Boekhandel Ho Kim Yoe, 1933), hlm. 2.

Pada tabel 1 tampak bahwa jumlah penumpang pada tahun 1884 lebih banyak bila dibandingkan dengan jumlah penumpang pada tahun-tahun berikutnya. Antusiasme penduduk untuk mencoba alat transportasi yang baru sangat mungkin menyebabkan tingginya jumlah penumpang pada tahun-tahun pertama dioperasikannya trem dalam kota.²³ Pada tahun 1885 sampai 1887 jumlah penumpang masih terus menurun. Salah satu penyebabnya adalah harga karcis trem dalam kota yang tidak murah, yaitu f. 0,32 (32 sen gulden) untuk penumpang kelas I dan f.0,05 (5 sen gulden) untuk penumpang kelas II.²⁴ Oleh karena itu, untuk menghindari kerugian lebih besar, SJS mengambil kebijakan penurunan tarif yang berlaku sejak tahun 1888. Tarif penumpang kelas I turun menjadi f. 0,19 (19 sen gulden) dan tarif penumpang kelas II menjadi f. 0,03 (3 sen gulden).²⁵

Tabel 2. Jumlah penumpang jalur utama pada tahun 1884-1889

Tahun	Jumlah penumpang		Jumlah
	Kelas I	Kelas II	
1884	3.807	209.789	213.596
1885	6.996	349.446	356.442
1886	8.637	368.173	376.810
1887	9.637	369.173	378.810
1888	9.934	398.705	408.639
1889	11.850	451.157	463.007

Sumber: Diolah dari *Statuten van de Naamlooze Vennootschap Samarang-Joana Stoomtram-maatschappij* (1884-1889).

²³ Menurut data dari SJS, jumlah penumpang trem untuk trayek dalam kota pada bulan pertama saja adalah sebanyak 6.185 penumpang kelas I dan 49.368 penumpang kelas II. Lihat *Statuten van de Naamlooze Vennootschap Samarang-Joana Stoomtram-maatschappij*, 1882, hlm. 10.

²⁴ *Statuten van de Naamlooze Vennootschap Samarang-Joana Stoomtram-maatschappij*, 1885, hlm. 9.

²⁵ *Ibid.*

Pada jalur utama yang menghubungkan kota Semarang dengan kota-kota Demak, Kudus, Pati, Juana, ditambah Rembang, dan Lasem atau sebaliknya, menunjukkan keadaan yang berbeda dari sisi jumlah penumpang. Dari awal pengoperasian jalur utama ini, jumlah penumpang menunjukkan peningkatan secara signifikan dari tahun ke tahun. Meskipun jumlah penumpang kelas I pada jalur utama tidak sebanyak pada jalur dalam kota, namun minat penduduk pada umumnya untuk menggunakan alat transportasi baru ini cukup tinggi. Hal itu dapat dilihat dari peningkatan jumlah penumpang dari tahun ke tahun seperti tampak pada tabel 2. Sebagai langkah promosi dan untuk menjaga agar jumlah penumpang tidak menurun, sama seperti pada jalur dalam kota, pada tahun 1889 tarif penumpang kelas I untuk jalur utama pernah diturunkan sebesar 25 %. Sementara itu untuk tarif penumpang kelas II diturunkan sebesar 50 %. Namun tampaknya kebijakan itu kurang berdampak nyata pada peningkatan jumlah penumpang sebagaimana terjadi pada jalur dalam kota. Tarif penumpang pada jalur utama untuk kelas I adalah sebesar f. 3,15 (3 gulden 15 sen) dan untuk kelas II sebesar f. 0,50 (50 sen gulden).²⁶

Tidak jauh berbeda dengan keadaan pada masa kini, lonjakan penumpang juga terjadi pada hari-hari besar, hari Jumat, dan hari Minggu. Pada hari-hari besar penduduk dari pedesaan bepergian ke kota atau mengunjungi sanak keluarga mereka. Pada saat-saat seperti itu jumlah penumpang trem dalam kota maupun pada jalur utama melimpah dan melebihi daya tampung sehingga pihak SJS harus menambah gerbong ekstra.²⁷ Kenyataan ini menunjukkan peran trem Semarang-Juana yang tidak kecil sebagai sarana angkutan penumpang, baik bagi penduduk di perkotaan maupun di pedesaan.

3.2. Trem Uap Semarang-Juana sebagai sarana angkutan barang

Daerah-daerah yang terletak di sepanjang jaringan jalan trem uap Semarang-Juana merupakan daerah-daerah penghasil bahan mentah dan berbagai komoditas

²⁶ *Ibid.*, hlm. 10.

²⁷ *Statuten van de Naamlooze Vennootschap Samarang-Joana Stoomtram-maatschappij*, 1882, hlm. 10.

dagang lainnya. Demak merupakan daerah penghasil kapuk randu dan tanaman pangan, antara lain padi dan kelapa.²⁸ Kudus adalah daerah penghasil gula. Di daerah ini terdapat tiga buah pabrik gula, antara lain pabrik gula Rendeng dan Tanjungmojo.²⁹ Kecuali itu Kudus juga merupakan daerah penghasil beras yang melimpah. Pati yang terletak pada aliran sungai Gelis merupakan daerah yang sangat produktif. Di Pati terdapat perkebunan-perkebunan penghasil tanaman dagang seperti kopi, kapuk, karet, dan rempah-rempah. Kecuali itu juga terdapat tiga perusahaan kehutanan yang memproduksi kayu jati di Tayu, Pati Barat, dan Pati Timur. Tiga buah pabrik gula pun terdapat di Pati. Salah satu pabrik gula yang besar dan sangat produktif adalah pabrik gula Langse. Selain itu Pati juga menghasilkan tras, bahan dasar untuk membuat semen.³⁰ Berbeda dengan tiga daerah terdahulu, Juana yang pernah menjadi kota dagang penting di Pantai Utara Jawa merupakan pintu keluar berbagai komoditas dagang yang dihasilkan oleh daerah-daerah di sekitarnya, sebelum dibangun jaringan trem Semarang-Juana. Di Juana terdapat tempat-tempat pembuatan kapal dan perahu yang merupakan alat transportasi penting pada waktu itu. Sementara itu daerah di sepanjang jalur cabang seperti jalur Demak-Wirosari merupakan penghasil beras yang cukup produktif. Pada jalur cabang Kudus-Mayong terdapat pabrik gula “de Hoop”, sementara itu di daerah-daerah Rembang, Purwodadi, dan Gundih terdapat hutan-hutan jati yang luas dan produktif. Rembang juga merupakan daerah penghasil garam. Selain itu berbagai bahan bangunan dan kayu bakar juga dihasilkan oleh daerah-daerah di sepanjang jaringan jalan trem Semarang-Juana. Dengan potensi daerah sebagaimana telah diuraikan maka kehadiran sarana transportasi yang memadai seperti jaringan jalan trem Semarang-Juana memang menjadi suatu kebutuhan.

²⁸ *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*. Bagian I (‘s Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1917), hlm. 581.

²⁹ *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*. Bagian II (‘s Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1918), hlm. 385.

³⁰ *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*. Bagian III (‘s Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1919), hlm. 362-363.

Sebelum jaringan jalan trem uap Semarang-Juana dibuka, pengangkutan barang dari daerah-daerah sepanjang jalur tersebut dilakukan dengan memanfaatkan aliran sungai yang ada seperti sungai Gelis dan sungai Juana menuju ke pelabuhan terdekat untuk kemudian dipindahkan ke perahu-perahu besar dan diangkut ke pelabuhan Semarang atau Surabaya. Untuk barang-barang yang harus didistribusikan di dalam kota Semarang, setelah sampai di pelabuhan Semarang barang diteruskan ke tempat-tempat penampungan barang di dalam kota melalui sungai Semarang. Namun cara ini tidak selalu berjalan lancar karena muara sungai Semarang sering mengalami pendangkalan sehingga barang-barang harus dipindahkan ke perahu-perahu yang lebih kecil agar bisa melewati muara sungai yang dangkal untuk menuju ke tengah kota.

Pengangkutan komoditas dagang dari daerah pedalaman ke tempat-tempat penampungan memakan waktu cukup lama. Mula-mula barang harus dipikul oleh para kuli perkebunan ke jalan raya, selanjutnya diangkut dengan gerobak atau pedati ke kota. Cara lain adalah dengan memanfaatkan aliran sungai yang ada. Sebagai contoh, pengangkutan kayu jati dari daerah Rembang, Purwodadi, dan Gundih dilakukan dengan cara dihanyutkan di aliran sungai. Demikian juga dengan pengangkutan beras dari Purwodadi ke Semarang yang dilakukan dengan perahu melalui sungai. Namun pengangkutan melalui sungai rentan terhadap pencurian selama dalam perjalanan. Kayu-kayu jati yang dihanyutkan di sungai sering berkurang jumlahnya ketika sampai di tempat tujuan. Bahkan kerugian yang disebabkan oleh pencurian beras sewaktu dalam pengangkutan dengan perahu diperkirakan mencapai 10 %.³¹ Pengangkutan gula juga mengalami hal yang sama. Para pemilik pabrik gula sering menderita kerugian karena adanya pencurian gula sewaktu diangkut dengan perahu.

Pengangkutan barang yang relatif aman, cepat, dan murah adalah dengan kereta api atau trem. Ongkos angkut untuk setiap *pikul*³² barang di dataran rendah per pal (kurang lebih 1,5 kilometer) adalah 2,5 sen gulden, sedangkan di dataran

³¹ J.P. De Bordes, *op. cit.*

³² Satu *pikul* setara dengan 61,75 kilogram. Lihat *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*. Bagian III.

tinggi antara 2,9 sen sampai 3,5 sen gulden.³³ Untuk kayu jati, ongkos angkutnya dihitung per kubik, yaitu f. 0,50 per kubik per pal di dataran rendah dan f. 1 per kubik per pal di dataran tinggi.³⁴

Trem uap Semarang-Juana sebagai sarana pengangkut barang dari dan ke daerah-daerah di sepanjang jalur trem merupakan salah satu faktor penunjang bagi kestabilan perekonomian di wilayah tersebut. Jaringan jalan trem Semarang-Juana mempunyai peranan yang cukup penting dalam pengangkutan hasil-hasil perkebunan dari daerah di sekitarnya. Arti penting jaringan jalan trem Semarang-Juana semakin tampak ketika tiba musim pengiriman gula dari pabrik-pabrik gula di sekitar jalur Semarang-Juana ke pelabuhan Semarang hampir seluruhnya dilakukan oleh trem Semarang-Juana mengingat tidak ada sarana transportasi lain yang lebih memadai. Berbagai macam barang yang diangkut dengan trem Semarang-Juana dapat dilihat pada tabel 3 di bawah ini.

Tabel 3. Jenis dan jumlah barang yang diangkut oleh trem uap Semarang-Juana tahun 1884-1889

Jenis barang	Jumlah (dalam satuan gerbong @ 6.000 kilogram)					
	1884	1885	1886	1887	1888	1889
Gula	1.443	2.456	2.577	3.174	3.097	2.638
Gula untuk sirop	-	17	306	428	288	266
Batubara dab briket	220	471	391	489	269	338
Kerikil	818	1.267	1.267	1.352	3.472	1.767
Kayu bakar	15	155	8	16	17	589
Kayu untuk bahan bangunan	129	178	335	151	150	415
Mesin & barang-barang dari besi	52	91	87	132	133	169
Beras	73	248	664	429	677	1.498
Garam	64	252	409	297	354	291
Minyak tanah	55	297	294	328	301	483
Minyak goreng	108	95	57	272	339	71
Kacang	40	26	35	174	37	44
Kedelai	25	62	253	176	189	328
Pupuk	106	120	208	420	407	71
Bibit	46	35	47	46	239	586
Genteng, batu, semen, dll.	61	229	546	301	678	1.532

³³ T.J. Stieljes, *Spoorwegen op Midden Java* ('s Gravenhage: bij Gebr. J & H van Langenhuysen, 1864), hlm. 13.

³⁴ *Ibid.*

Bahan untuk tikar	16	54	27	30	57	45
Mebel & perkakas rumah tangga	52	39	38	23	30	37
Bahan pakaian dan kapuk	50	130	152	185	168	239
Kuda dan ternak lainnya	26	43	68	86	60	61
Ikan laut	-	11	33	12	16	52
Bungkil	-	94	183	358	356	344

Sumber: Diolah dari *Statuten van de Naamlooze Vennootschap Semarang-Joana Stoomtram-maatschappij* (1884-1889).

Dari data pada tabel 3 terlihat bahwa gula merupakan barang yang terbanyak diangkut oleh trem uap Semarang-Juana. Produksi gula dari pabrik-pabrik gula di kawasan pantai utara Jawa dibawa ke pelabuhan Semarang untuk selanjutnya diangkut ke berbagai kota atau negara lain. Kecuali gula, kerikil yang merupakan salah satu bahan bangunan penting juga cukup banyak diangkut oleh trem Semarang-Juana. Pada tahun 1888 jumlah kerikil yang diangkut meningkat tajam. Hal itu berkaitan dengan dimulainya pembangunan pintu air dan irigasi di daerah Demak.³⁵ Pengangkutan beras juga menunjukkan kenaikan yang signifikan dari tahun ke tahun. Beras yang berasal dari Demak, Kudus, Wirosari, dan beberapa daerah lain di jalur Semarang-Juana banyak diangkut ke Semarang dan sekitarnya. Melihat begitu banyak barang kebutuhan yang diangkut oleh trem Semarang-Juana, tidak disangsikan bahwa sarana transportasi ini mempunyai peranan cukup penting dalam pengangkutan barang dari wilayah pedesaan/pedalaman ke kota pelabuhan dan sebaliknya

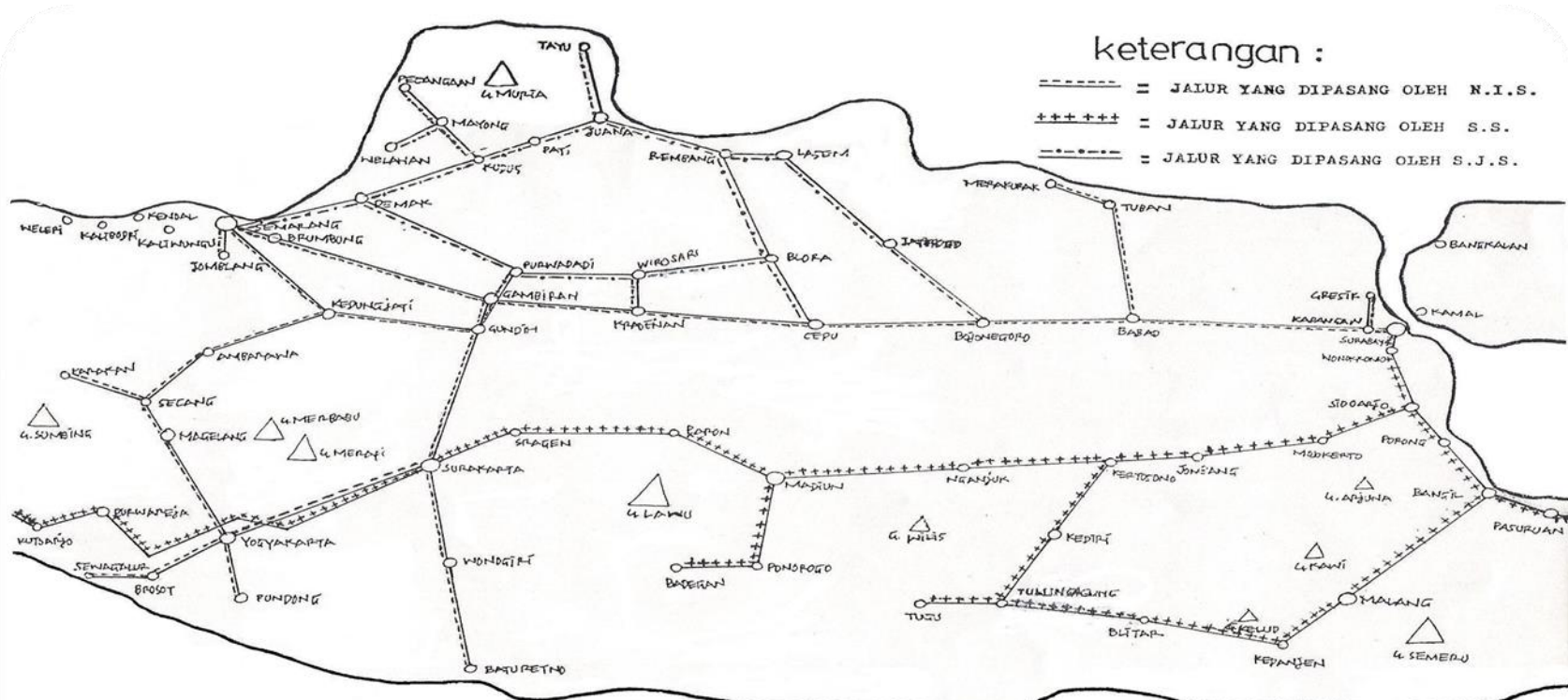
4. Simpulan

Sarana transportasi yang memadai merupakan salah satu kebutuhan utama umat manusia. Perkembangan transportasi tidak hanya berpengaruh terhadap kelancaran mobilitas penduduk, interaksi antar penduduk, dan aktivitas perekonomian saja, melainkan juga menjadi faktor pendorong berkembangnya suatu daerah. Kehadiran jaringan jalan trem uap Semarang-Juana bukan merupakan pelengkap bagi sarana transportasi yang telah ada, tetapi untuk

³⁵ W.R. Baron van Hoevell, *Tijdschrift voor Nederlandsch-Indië*. Bagian II, tahun ke 13, 1884, hlm. 7.

memenuhi kebutuhan akan sarana angkutan penumpang maupun barang. Sebagai sarana angkutan penumpang, trem uap Semarang-Juana telah mempermudah mobilitas penduduk pedesaan ke kota dan sebaliknya. Hubungan desa kota tidak lagi menjadi masalah karena sudah ada sarana yang menghubungkannya. Dengan demikian desa akan semakin terbuka sehingga memungkinkan berkembang dan menjadi lebih maju, bahkan tidak mustahil bisa berkembang menjadi pusat ekonomi baru. Sebagai sarana angkutan barang, trem Semarang-Juana mampu mendistribusikan barang dari desa ke kota dan sebaliknya. Berbagai bahan kebutuhan sehari-hari penduduk desa maupun kota dengan cepat dapat dipenuhi. Sementara itu kebutuhan berbagai perusahaan perkebunan untuk secepatnya mengangkut hasil produksi mereka ke pelabuhan Semarang juga tidak lagi menjadi masalah. Dengan demikian aktivitas perekonomian desa maupun kota akan menjadi semakin dinamis.

Melihat betapa besar manfaat jaringan jalan trem Semarang-Juana bagi aktivitas penduduk dan perekonomian pada masanya, bukan suatu hal yang tidak masuk akal bila saat ini, ketika sarana transportasi yang lebih baik menjadi kebutuhan utama masyarakat, jalur trem Semarang-Juana dihidupkan kembali.



PETA JARINGAN JALAN KERETA API DAN TRAM YANG DI PASANG OLEH N.I.S, S.S. DAN S.J.S. DI JAWA TENGAH DAN JAWA TIMUR

PETA JARINGAN JALAN KERETA API DAN TRAM YANG DI PASANG OLEH N.I.S, S.S. DAN S.J.S. DI JAWA TENGAH DAN JAWA TIMUR

DAFTAR BACAAN

- Anonim. 1970. *Sekilas Lintas 25 tahun Perkeretaapian Indonesia*. Bandung: Balai Grafika PNKA.
- Bordes, J.P. de. "Aanleg van Spoorwegen in Nederlandsch-Indië" dalam *Indisch Genootschap: Algemene Vergadering van 9 januari 1872*.
- Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*. Bagian I. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1917.
- Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*. Bagian II. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1918.
- Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*. Bagian III. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1919.
- Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*. Bagian IV. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1921.
- Hoever, W.R. Baron van. 1884. *Tijdschrift voor Nederlandsch-Indië*. Bagian II, tahun ke 13.
- Jellema, R.A. 1929. *Nederlandsch-Indische Spoorweg-politiek*. 's Gravenhage: L. Gerretsen.
- Koloniaal Verslag 1881*.
- Liem Thian Joe. 1933. *Riwajat Semarang 1416-1931*. Semarang: Boekhandel Ho Kim Yoe.
- Oegema, J.J.G. 1982. *De Spoortractie op Java en Sumatra*. Deventer: Kluwer Technische Boeken B.V.
- "Overzicht van het ontstaan der concessie-voorwaarden, vastgesteld bij G.B. van 28 augustus 1862, no. 1" dalam A.W.E. Weijerman. 1916. *Mededeelingen Dienst der Staatsspoorwegen op Java*. Jilid 1-a.
- Regeerings Almanak voor Nederlandsch-Indië 1883*.
- Reitsma, S.A. 1916. *Indische Spoorweg-politiek*. Jilid I. Batavia: Landsdrukkerij.
- Statuten van de Naamlooze Vennootschap Samarang-Joana Stoomtram-maatschappij*, 1882.
- Statuten van de Naamlooze Vennootschap Samarang-Joana Stoomtram-maatschappij*, 1885.

- Stieljes, T.J. 1864. *Spoorwegen op Midden Java*. 's Gravenhage: bij Gebr. J & H van Langenhuisen.
- Suhartono. 1977. "Transportasi dan Perkembangan Jawa Tengah" dalam *Bulletin Yaperna* No. 17 Th. III. Jakarta: Perpustakaan Nasional.
- Suryo, Djoko. 1982. *Social and Economic Life in Rural Semarang under Colonial Rule in the later 19th Century*. Australia: Monash University.
- Tijdeman, J.W. 1963. *Hoe zullen op Java spoorwegen worden aangelegd?* Amsterdam.
- Weijerman, A.W.E. 1904. *Geschiedkundig Overzicht van het Ontstaan der Spoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië*. Batavia: Java Boekhandel & Drukkerij.