



**DINAMIKA PERKERETAAPIAN LINTAS SEMARANG-
JUWANA TAHUN 1950-1998**

Skripsi
Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata-1 dalam Ilmu Sejarah

Disusun oleh:
Aldi Rizaldi
NIM 13030114140070

FAKULTAS ILMU BUDAYA UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2019

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini saya, Aldi Rizaldi, menyatakan bahwa karya ilmiah/skripsi ini adalah asli hasil karya saya sendiri dan karya ilmiah ini belum pernah diajukan sebagai pemenuhan persyaratan untuk memperoleh gelar kesarjanaan baik Strata Satu (S1), Strata Dua (S2), maupun Strata Tiga (S3) pada Universitas Diponegoro maupun perguruan tinggi lain.

Semua informasi yang dimuat dalam karya ilmiah ini, yang berasal dari penulis lain baik yang dipublikasikan maupun tidak telah diberikan penghargaan dengan mengutip nama sumber penulis secara benar dan semua isi dari karya ilmiah/skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya pribadi sebagai penulis.

Semarang, 21 Januari 2019

Penulis,

Aldi Rizaldi

NIM 13030114140070

MOTO DAN PERSEMBAHAN

“Sejarah bukan peluru untuk berperang kembali, melainkan petuah untuk kearifan dan perdamaian di masa kini dan di masa depan”

Prof. Dr. Bambang Purwanto, M. A.

Dipersembahkan untuk:
Ibu,
Almarhum Ayah,
dan Perkeretaapian Indonesia.

Disetujui,
Dosen Pembimbing,



Dr. Endang Susilowati, M. A.

NIP 19590516 198811 2 001

Skripsi dengan judul “Dinamika Perkeretaapian Lintas Semarang-Juwana Tahun 1950-1998” yang disusun oleh Aldi Rizaldi (13030114140070) telah diterima dan disahkan oleh panitia ujian skripsi program Strata-I Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro pada hari Selasa, 29 Januari 2019.

Ketua,



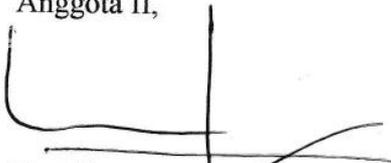
Dr. Haryono Rinardi, M. Hum.
NIP 19670311 199303 1 004

Anggota I,



Dr. Endang Susilowati, M. A.
NIP 19590516 198811 2 001

Anggota II,



Dr. Dhanang Respati P., M. Hum.
NIP 19680829 199403 1 001

Anggota III,



Dra. Sri Indrahti, M. Hum.
NIP 19660215 199103 2 001

Mengesahkan,
Dekan



Dr. Nurhayati, M. Hum.
NIP 19661004 199001 2 001

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan ke hadirat Allah Swt. karena atas limpahan nikmat dan hidayah-Nya skripsi yang berjudul “Dinamika Perkeretaapian Lintas Semarang-Juwana Tahun 1950-1998” dapat terselesaikan. Salah satu tujuan penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi persyaratan utama dalam menyelesaikan studi pada Program Strata-1 Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro. Selain itu, penulisan skripsi ini juga dilatarbelakangi oleh kegemaran penulis pada dunia perkeretaapian. Penulis merasa bahwa narasi sejarah mengenai topik sejenis belum banyak diangkat oleh kalangan sejarawan muda. Di sisi lain, kebutuhan publik akan ragam informasi mengenai sejarah perkeretaapian semakin meningkat. Oleh karena itu, penulis merasa skripsi ini dapat menjadi rintisan dalam upaya mendeskripsikan proses pasang surut penyelenggaraan angkutan kereta api yang ditulis langsung oleh calon sejarawan muda. Melalui kesempatan ini, penulis menghaturkan terima kasih banyak kepada:

1. Dr. Nurhayati, M. Hum., selaku Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, Dr. Redyanto Noor, M. Hum., selaku Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro periode 2015-2019, dan Dr. Dhanang Respati Puguh, M. Hum., selaku Ketua Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, yang telah memberikan izin serta kemudahan bagi penulis dalam usaha penulisan skripsi ini.
2. Dr. Endang Susilowati, M. A., selaku dosen pembimbing yang telah berbaik hati memberikan bekal keilmuan, pengarahan, dan bimbingan selama proses penulisan skripsi ini.
3. Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono, M. Hum. selaku dosen wali, yang dengan sabar memberikan arahan serta dukungan terhadap perkembangan akademik penulis. Sebagai contoh, dukungan untuk penulis dalam mengambil topik skripsi ini.
4. Dr. Haryono Rinardi, M. Hum., Dr. Dhanang Respati Puguh, M. Hum., dan Dra. Sri Indrahti, M. Hum., selaku dosen penguji yang telah memberikan kritik dan saran sehingga skripsi ini dapat menjadi lebih baik lagi.

5. Segenap pengajar di Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro atas bekal ilmu pengetahuan yang telah diberikan, seluruh staf administrasi Departemen Sejarah, dan pak Romli selaku pegawai perpustakaan Departemen Sejarah yang telah memberikan pelayanan secara maksimal.
6. Sejumlah pegawai di Perpustakaan Pusat PT. Kereta Api Indonesia (Persero), Perpustakaan Nasional Republik Indonesia (PNRI), Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), Perpustakaan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI), Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Provinsi Jawa Tengah, dan Depo Arsip Suara Merdeka yang telah banyak membantu penulis selama kegiatan pengumpulan sumber.
7. Sejumlah informan yang terdiri dari para pensiunan pegawai perusahaan kereta api, pengguna angkutan kereta api lokal cabang, dan pengamat perkeretaapian. Pelbagai kesaksian yang telah diceritakan merupakan informasi penting dalam upaya merekonstruksi peristiwa ini.
8. *Mister* Rob Dickinson atas kemurahan hatinya sehingga penulis diizinkan untuk memasukkan sejumlah foto sezaman ke dalam skripsi ini. Foto-foto tersebut sangat penting bagi penulis karena menggambarkan aktivitas perkeretaapian di Jawa, khususnya di lintas peninggalan *Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS) pada akhir era lokomotif uap.
9. *Meneer* Michiel van Ballegoijen de Jong yang telah mendokumentasikan dan selanjutnya membukukan sejumlah prasarana perkeretaapian di Jawa pada saat sejumlah lintas cabang telah berhenti beroperasi. Izinkan penulis menyertakan salah satu foto tersebut di dalam skripsi ini dengan mengutip sumber buku yang dimaksud.
10. Rekan-rekan *Indonesian Railway Preservation Society* (IRPS), khususnya cabang Semarang yang telah menjadi tempat bertukar pikiran dan informasi mengenai dunia perkeretaapian.
11. Sejumlah rekan di Departemen Sejarah angkatan 2014 yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu di sini. Tidak lupa, sejumlah rekan dari Departemen Sejarah angkatan 2012, 2013, 2015, dan 2016 yang sedikit banyak telah menjadi kawan selama penulis belajar di Universitas Diponegoro. Selain itu, sejumlah

rekan indekos penulis di Graha Khrismar Putra yang tentunya tidak akan cukup jika disebutkan satu per satu.

12. Selanjutnya, rekan-rekan penulis selama kegiatan Kuliah Kerja Nyata (KKN) Tim II Tahun 2017 Desa Banjarmulya, Kecamatan Pemalang, Kabupaten Pemalang yang terdiri dari Rahma Karina, Aditya Wisnu Wardhana Kusumo, Mella Anggaruni Putri, Arco Adi Artya, Hajar Azizatun Niswah, dan Niken Okki Savitri. Selain itu untuk Marwa Wulansari yang bersedia menjadi rekan terbaik penulis dalam berdiskusi, baik yang bersifat formal maupun informal.
13. Ketiga kakak penulis, yakni *tete* Yuli Yuliyanti, *aa* Didi Heriadi, dan *tete* Nita Hardiyanti. Tentu saja, secara khusus penulis menyampaikan terima kasih yang tidak terhingga kepada kedua orang tua, yakni Ujang Suparman dan Yeyet Hayati Ningsih atas seluruh afeksi, dukungan moral, bantuan material, dan finansial sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Semoga semua yang telah kalian berdua berikan kepada penulis dibalas lebih besar lagi oleh Allah Swt. *Aamiin*.

Penulis menyadari bahwa pada hakikatnya skripsi ini masih jauh dari ideal, karena terdapat sejumlah kekurangan seperti data-data resmi perusahaan kereta api, tata tulis, dan substansi. Oleh karena itu, penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang membangun dari para pembaca guna dijadikan pembelajaran di kemudian hari. Pada akhirnya, semoga skripsi ini dapat berkontribusi dalam pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya di bidang sejarah perkeretaapian.

Semarang, 21 Januari 2019

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	ii
HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR SINGKATAN	xi
DAFTAR ISTILAH	xiii
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR TABEL	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
ABSTRAK	xix
ABSTRACT	xx
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang dan Permasalahan	1
B. Ruang Lingkup	9
C. Tujuan Penelitian	10
D. Tinjauan Pustaka	11
E. Kerangka Pemikiran	15
F. Metode Penelitian	18
G. Sistematika Penulisan	21
BAB II PERKERETAAPIAN DI JAWA PASCAPENGAKUAN	23
 KEDAULATAN	
A. Kondisi Perkeretaapian di Jawa	23
B. Kerugian Operasional Kereta Api oleh DKA dan Eksplotasi Tengah	32
C. Perkembangan Angkutan Jalan Raya di Jawa Tengah sebagai Pesaing Kereta Api.	39
BAB III KEMUNDURAN JALUR KERETA API LINTAS	47
 SEMARANG-JUWANA	
A. Faktor Penyebab Kemunduran	47
1. Buruknya Pemeliharaan Sarana Prasarana Perkeretaapian Peninggalan SJS	47
2. Persaingan antara Kereta Api dengan Angkutan Jalan Raya di Lintas Semarang-Juwana	58
B. Kebijakan Politik Pemerintah dalam Mempercepat Pembangunan Ekonomi Melalui Bidang Transportasi	66

BAB IV	PENUTUPAN JALUR KERETA API LINTAS SEMARANG-JUWANA DAN DAMPAKNYA TERHADAP AKTIVITAS PENGANGKUTAN	72
	A. Keputusan Penutupan Lintas	72
	B. Dampak Penutupan	79
	1. Dampak terhadap Aset Perkeretaapian di Sepanjang Lintasan	79
	2. Dampak terhadap Kegiatan Pengangkutan Barang dan Penumpang	85
BAB V	SIMPULAN	93
	DAFTAR PUSTAKA	96
	DAFTAR INFORMAN	103
	LAMPIRAN	107

DAFTAR SINGKATAN

ANRI	: Arsip Nasional Republik Indonesia
APBN	: Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara
BPS	: Badan Pusat Statistik/Biro Pusat Statistik
DAMRI	: Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia
Dati	: Daerah Tingkat
DI/TII	: Darul Islam/Tentara Islam Indonesia
DKA	: Djawatan Kereta Api
DKARI	: Djawatan Kereta Api Republik Indonesia
DPLAD	: Djawatan Peralatan Angkutan Darat
DPR	: Dewan Perwakilan Rakyat
DPU	: Dinas Pekerjaan Umum
DSM	: <i>Deli Spoorweg Maatschappij</i>
G30S	: Gerakan 30 September
Gapeka	: Grafik Perjalanan Kereta Api
GBHN	: Garis-garis Besar Haluan Negara
IGGI	: <i>Intergovernmental Group on Indonesia</i>
IMF	: <i>International Monetary Fund</i>
Inpres	: Instruksi Presiden
IPL	: Inspektur Pengawas Lalu lintas
KA	: Kereta Api
KBBI	: Kamus Besar Bahasa Indonesia
KITLV	: <i>Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde</i>
Komdak	: Komando Daerah Kepolisian
Komtares	: Komando Strategi Resor
Korwil	: Koordinator Wilayah
KSM	: <i>Kediri Stoomtram Maatschappij</i>
LIPI	: Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia
Migas	: Minyak dan Gas
MS	: <i>Malang Stoomtram Maatschappij</i>

MSM	: <i>Modjokerto Stoomtram Maatschappij</i>
MT	: <i>Madoera Stoomtram Maatschappij</i>
NICA	: <i>Netherlands-Indies Civil Administration</i>
NIS	: <i>Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij</i>
NV	: <i>Naamloze Vennootschap</i>
OJS	: <i>Oost Java Stoomtram Maatschappij</i>
Pantura	: Pantai Utara
PbSM	: <i>Probolinggo Stoomtram Maatschappij</i>
Pelita	: Pembangunan Lima Tahun
Perjan	: Perusahaan Jawatan
Perumka	: Perusahaan Umum Kereta Api
PG	: Pabrik Gula
PJKA	: Perusahaan Jawatan Kereta Api
PKI	: Partai Komunis Indonesia
PLN	: Perusahaan Listrik Negara
PMA	: Penanaman Modal Asing
PMDN	: Penanaman Modal Dalam Negeri
PNKA	: Perusahaan Negara Kereta Api
PNRI	: Perpustakaan Nasional Republik Indonesia
PO	: Perusahaan Otobus
PsSM	: <i>Pasoeroean Stoomtram Maatschappij</i>
Repelita	: Rencana Pembangunan Lima Tahun
RIS	: Republik Indonesia Serikat
Rp	: Rupiah
SCS	: <i>Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij</i>
SDS	: <i>Serajoedal Stoomtram Maatschappij</i>
SJS	: <i>Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij</i>
SS	: <i>Staatsspoorwegen</i>
Tabes	: Kota Besar
UU	: Undang-Undang
VS	: <i>Vereenigde Spoorweg Bedrijf</i>

DAFTAR ISTILAH*

aset	: kekayaan.
balas	: lapisan batu pecah atau kerikil, di atas pasir, di bawah, atau di samping bantalan kereta api.
Balai Yasa	: tempat untuk melakukan perawatan besar sarana perkeretaapian.
<i>bearing</i>	: sebuah elemen yang berfungsi untuk membatasi gerak relatif antara dua komponen atau lebih, sehingga dapat bergerak sesuai arah yang ditentukan. Istilah ini di Indonesia sering kali disebut dengan <i>laher</i> .
cikar	: kereta beroda yang ditarik lembu atau kuda. Sering kali disebut juga dengan istilah pedati.
<i>colt</i>	: kendaraan bermotor beroda empat atau lebih yang menjadi salah satu sarana transportasi andalan selama masa Orde Baru. <i>Colt</i> terdiri dari berbagai jenis, di antaranya adalah truk, mobil <i>box</i> dan <i>pick up</i> .
<i>cultuurstelsel</i>	: sistem budi daya tanaman yang diterapkan di Hindia Belanda pada tahun 1830-1870.
daerah satelit	: daerah penyangga yang letaknya berada di sekitar kota besar.
Daerah Tingkat	: pembagian wilayah administratif di Indonesia selama masa Orde Baru.
<i>de groote postweg</i>	: jalan raya pos yang menghubungkan Anyer dengan Panarukan; dibangun pada masa pemerintahan gubernur jenderal Herman Willem Daendels.
defisit	: kekurangan.
dekade	: masa 10 tahun.
Depo	: tempat penyimpanan dan perawatan ringan sarana perkeretaapian.

*Pengetian dalam daftar istilah ini disusun berdasar pada pendapat para ahli dalam kamus, referensi, dan pendapat pribadi.

Depot	: tempat penyimpanan barang untuk tujuan perdagangan.
Eksplorasi	: cabang unit kerja di lingkungan perusahaan kereta api yang mengepalai beberapa Inspeksi.
Grafik Perjalanan KA	: jadwal perjalanan kereta api yang telah terikat dalam suatu sistem perkeretaapian. Memuat informasi mengenai stasiun pemberhentian, waktu pemberhentian, persilangan, atau persusulan dengan kereta api lain.
insidental	: dilakukan hanya pada waktu tertentu saja.
Inspeksi	: cabang unit kerja di lingkungan perusahaan kereta api yang menjalankan serangkaian program penyelenggaraan angkutan kereta api.
kereta api lokal cabang	: kereta api ekonomi berkecepatan rendah yang berhenti di setiap stasiun. Kereta api ini hanya beroperasi di lintas cabang dan melayani rute-rute pendek saja.
konsesi	: izin untuk membuka tambang, menebang hutan, membangun infrastruktur, dan sebagainya.
konstan	: terus menerus.
laba	: keuntungan.
langsir	: kegiatan menggandengkan atau memisahkan sarana perkeretaapian dari rangkaiannya.
lintas	: bagian jalur kereta api yang terdiri dari beberapa petak jalan.
lintas cabang	: jalan kereta api kelas II yang kecepatan lintasnya tidak boleh melebihi 60 kilometer per jam.
lintas utama	: jalan kereta api kelas I yang kecepatan lintasnya diperbolehkan melebihi 60 kilometer per jam.
madani	: menjunjung tinggi nilai, norma, hukum yang ditopang oleh penguasaan iman, ilmu, dan teknologi yang ber peradaban.
okupansi	: persentase yang ditawarkan, telah terpakai, atau lazim terisi.
Orde Baru	: masa pemerintahan di Indonesia yang berlangsung pada tahun 1966-1998.

partikelir	: swasta.
perkeretaapian	: pelbagai hal yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan kereta api.
prasarana	: pelbagai komponen tidak bergerak yang menunjang keberadaan sarana, yang di antaranya adalah jalan rel, jembatan, dan stasiun.
primadona	: yang paling utama.
revolusi fisik	: periode perang mempertahankan kemerdekaan yang berlangsung pada tahun 1945-1949.
<i>Rikugun</i>	: angkatan darat kekaisaran Jepang pada Perang Dunia II.
rit	: perjalanan pulang pergi pada kendaraan umum seperti bus dalam suatu trayek.
<i>rucat</i>	: mencopot atau memisahkan bagian-bagian suatu barang.
sabotase	: menghancurkan barang untuk merugikan lawan.
sarana	: kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel, seperti lokomotif, kereta penumpang, dan gerbong barang.
<i>suikerlijn</i>	: jalur gula.
tekanan gandar	: berat maksimum kereta per pasang roda untuk suatu bagian jalur yang dilaluinya.
tetes tebu	: limbah pembuatan gula tebu yang masih banyak mengandung kadar gula dan asam-asam organik.
traksi	: lokomotif.
tras	: bubukan batu untuk pembuatan semen.
trem	: kereta api ringan yang biasanya beroperasi di daerah perkotaan.
tunawisma	: orang yang tidak mempunyai tempat tinggal.
urgensi	: keharusan yang mendesak.
uzur	: sudah sangat tua.
<i>vier zustermaatschappijen</i>	: empat bersaudara perusahaan kereta api.
<i>Vorstenlanden</i>	: wilayah yang memiliki pemerintahannya sendiri, terdiri dari Surakarta dan Yogyakarta.

DAFTAR GAMBAR

2.1. Sebuah rangkaian kereta api campuran di daerah Wirosari pada tahun 1976	27
2.2. Sebuah rangkaian kereta api barang milik SJS pada tahun 1916	37
3.1. Balai Yasa Pengapon Semarang saat masih dikelola SJS sekitar tahun 1918	51
3.2. Lokomotif uap peninggalan SJS yang sudah tidak dapat dioperasikan sejak bulan Januari 1971	52
3.3. Keadaan jalan rel peninggalan SJS yang sudah ditutup pada bulan Januari 1987	55
3.4. Kereta api yang dijejali penumpang untuk menonton tradisi Grebeg Besar di Demak pada tahun 1975	57
3.5. Penumpang berjejal naik kereta api untuk menonton Lomba di Rembang pada bulan Juni 1986	58
3.6. Bangunan Stasiun Semarang <i>Centraal</i> Jurnatan ketika masih digunakan sebagai gudang Djawatan Peralatan Angkutan Darat (DPLAD) pada tahun 1973	64
4.1. Sebuah kereta api lokal cabang di daerah Jekulo, Kudus pada tanggal 24 Mei 1976	76
4.2. Kegiatan peninggian pilar jembatan kereta api di Tanggulangin, Kudus pada bulan Agustus 1986	82
4.3. Keadaan stasiun Kudus pada tahun 1990	84

DAFTAR TABEL

2.1. Neraca Tahunan DKA Tahun 1954-1956	34
2.2. Data Jumlah Kendaraan Bermotor di Jawa Tengah Tahun 1966-1971	44
3.1. Persentase Pengembangan Ekonomi Indonesia Pada Setiap Pembangunan Lima Tahun (Pelita)	68
3.2. Persentase Peranan Pemerintah Dalam Sistem Transportasi Darat	69
3.3. Persentase Pangsa Lalu Lintas Angkutan Darat	71
4.1. Peningkatan Defisit Perkeretaapian pada Tahun 1979-1984 (dalam Miliar Rupiah)	72
4.2. Jumlah Penumpang Bus di Terminal Semarang-Juwana pada Tahun 1981-30 Juni 1985	85
4.3. Panjang Jalan di Kota Semarang-Kabupaten Pati pada Tahun 1983-1992 (dalam kilometer)	88
4.4. Jumlah Angkutan Bus di Wilayah Komando Strategi Resor (Komtares) Semarang dan Pati pada Tahun 1974-1978	89
4.5. Jumlah Angkutan Bus di Kota Semarang, Wilayah Semarang dan Pati pada Tahun 1983-Juni 1988	90
4.6. Jumlah Angkutan Bus antar dan dalam Provinsi di Kota Semarang-Kabupaten Pati pada Tahun 1997	91

DAFTAR LAMPIRAN

A.	Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian	108
B.	PNKA Tiap Tahun Rugi Rp. 1 Miliar	109
C.	Balai Yasa Semarang Hutang Rp. 2,1 Juta pada Karyawan	110
D.	Jumlah Kendaraan Tidak Bermotor di Jawa Tengah Pada Tahun 1967-1971	111
E.	Undang-undang Nomor 1 Tahun 1967 Tentang Penanaman Modal Asing	112
F.	Jumlah Gerbong Barang dan Kereta Penumpang Menurut Daerah Eksploitasi	113
G.	Jumlah Lokomotif di Eksploitasi Tengah pada Tahun 1975-1981	115
H.	Jenis Rel yang Digunakan di Jawa Tengah	116
I.	Panjang Jalan Kabupaten/Kotamadya se-Jawa Tengah Pada Tahun 1974-1978	117
J.	Jumlah Kendaraan Bermotor di Jawa Tengah pada Tahun 1974-1978	118
K.	Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian	119
L.	Skenario Pelayanan Angkutan Penumpang	120
M.	Ciri Perusahaan Jawatan dalam Undang-undang Nomor 9 Tahun 1969	121
N.	Berita Penghentian Operasional Kereta Api Lintas Semarang-Juwana	122
O.	Surat Izin Pembongkaran Rel Kereta Api di Pati	123
P.	Risalah Rapat Pembahasan Izin Pembongkaran Jembatan Kereta Api di Lintas Semarang-Jatirogo	125
Q.	Peta Jaringan Rel Milik SJS Sekitar Tahun 1902	129

ABSTRAK

Skripsi yang berjudul “Dinamika Perkeretaapian Lintas Semarang-Juwana Tahun 1950-1998” ini membahas tentang pelbagai tantangan dalam penyelenggaraan angkutan kereta api di jalur cabang. Skripsi ini menggunakan metode sejarah, yang terdiri dari pengumpulan sumber (heuristik), kritik, interpretasi, dan historiografi. Penulis juga melakukan wawancara terhadap para saksi sejarah di sepanjang lintasan Semarang-Juwana. Sumber di dalam skripsi ini terdiri dari sumber primer dan sekunder. Kritik sumber dilakukan guna memperoleh sejumlah fakta sejarah mengenai perkeretaapian lintas Semarang-Juwana. Setelah fakta diperoleh, interpretasi dibutuhkan untuk menguraikan dan merekatkan hubungan antar fakta seputar proses jatuh bangunnya penyelenggaraan angkutan kereta api lintas cabang. Historiografi menjadi tahap akhir dalam upaya merekonstruksi peristiwa sejarah ini. Skripsi ini menggunakan pendekatan sosial, ekonomi, dan politik. Proses pasang surut penyelenggaraan angkutan kereta api yang menghubungkan Semarang dengan Juwana menjadi bahasan pokok di dalam skripsi ini.

Pascapengakuan kedaulatan, operasional kereta api di wilayah kerja Kantor Inspeksi Semarang II ini mendapatkan sejumlah permasalahan, seperti kemerosotan sarana prasarana. Ketika permasalahan itu belum mampu diatasi, pemerintah pusat menerapkan program rehabilitasi jalan raya. Penerapan program tersebut menjadi ancaman bagi perkeretaapian di lintas Semarang-Juwana. Rehabilitasi jalan memicu peningkatan jumlah kendaraan bermotor, sehingga mendorong terjadinya persaingan antara kereta api dan angkutan jalan raya. Seiring dengan berjalannya waktu, persaingan ini menyebabkan operasional angkutan kereta api dianggap tidak menguntungkan lagi. Selain itu, perkeretaapian di jalur ini juga dinilai semakin tidak efisien. Sejumlah tantangan itu tidak dapat diatasi oleh perusahaan kereta api, sehingga mengakibatkan penghentian operasional perkeretaapian lintas Semarang-Juwana. Sejak saat itu, jalur kereta api ini resmi dinyatakan ditutup. Penutupan tersebut berdampak terhadap kegiatan pengangkutan barang dan penumpang di sepanjang lintasannya, yang beralih seluruhnya menggunakan angkutan jalan raya. Adapun beberapa jenis angkutan jalan raya yang diandalkan pascapenutupan lintas ini adalah bus, mobil penumpang, truk, dan *colt*.

ABSTRACT

This thesis entitled the dynamics of cross Semarang-Juwana railways in 1950-1998 discusses various challenges in a transport implementation of railroad branch line. This thesis uses historical methods consisted of source collection (heuristics), criticism, interpretation, and historiography. The author conducts some interviews with historical witnesses along the Semarang-Juwana railway. The sources in this thesis consist of primary and secondary sources. Source criticism was carried out to obtain a number of historical facts about the cross Semarang-Juwana railways. After the facts are obtained, the interpretations are needed to describe and bond the relationship between the facts surrounding the process of the rise and fall of in a transport implementation of railroad branch line. Historiography is the final effort to reconstruct this historical railroad event. Social, economic and political approaches are used in this thesis. The tidal process of organizing railroad between Semarang-Juwana is the main topic in this thesis.

After the sovereign state, the railroad operation in Semarang Inspection Office II had confronted a number of problems, such as the infrastructure deterioration. These problems had not been overcome well, so the central government implemented a road rehabilitation program. It affected railways across Semarang-Juwana. It has triggered an increase in the number of motorized vehicles, which has led to a competition between railways and road transportation. Over time, this competition caused a new perspective that the railways transportation was unprofitable – than road transportation itself. In addition, Semarang-Juwana railways was considered to increasingly inefficient. A number of challenges could not be overcome by the railroad company, so it affected to an offer terminates by operation of the cross Semarang-Juwana railways, which had been officially declared closed since then. The closure had an impact on the activities of transporting goods and passengers along the track, which shifted entirely using road transportation. The types of road transportation that are relied upon after the closure of this railroad are buses, passenger cars, trucks, and colts.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang dan Permasalahan

Pada pertengahan abad ke-19 pemerintah kolonial memperkenalkan sebuah sistem ekonomi baru yaitu sistem budi daya tanaman (*cultuurstelsel*). Sampai dengan tahun 1850-an terjadi peningkatan ekspor hasil perkebunan ke pasar dunia yang cukup tinggi dibandingkan periode sebelumnya.¹ Peningkatan ekspor tersebut berdampak pada kebutuhan sarana pengangkutan yang memadai. Pada saat itu jalan yang menghubungkan satu daerah dengan daerah lainnya dianggap belum efektif.² Penyebabnya adalah kualitas jalan yang buruk, sehingga menimbulkan masalah pengangkutan. Alat angkut yang masih tradisional semakin menyulitkan pengangkutan hasil perkebunan dan hasil bumi dari daerah pedalaman ke pelabuhan. Infrastruktur jalan dan alat angkutan tradisional dinilai belum mampu memenuhi kebutuhan pengangkutan hasil-hasil perkebunan. Alat transportasi seperti cikar dan gerobak tidak banyak bermanfaat untuk pengangkutan hasil perkebunan dan hasil bumi dalam jumlah banyak dan waktu yang cepat.³ Pada saat yang bersamaan biaya pengangkutan terus meningkat. Perkebunan-perkebunan di Hindia Belanda membutuhkan sarana pengangkutan yang lebih cepat dan ekonomis.⁴ Dengan demikian, solusi untuk mengatasi kesulitan angkutan menuju pelabuhan harus segera ditemukan.

Kemenangan kaum liberal di negeri Belanda setelah tahun 1850 berdampak pada kegiatan ekonomi di Hindia Belanda. Kaum liberal ingin menerapkan asas-

¹Pieter Creutzberg & J. T. M. van Laanen, *Sejarah Statistik Ekonomi Indonesia* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1987), hlm. 116.

²Endah Sri Hartatik, *Dua Abad Jalan Raya Pantura; Sejak Era Kerajaan Mataram Islam hingga Orde Baru* (Yogyakarta: Nurmahera, 2018), hlm. 6.

³Susanto Zuhdi, *Cilacap (1830-1942) Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002), hlm. 30.

⁴Agus Mulyana, *Sejarah Kereta Api di Priangan* (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2017), hlm. 13-14.

asas liberalisme di negeri koloninya.⁵ Mereka beranggapan bahwa negara tidak boleh terlalu banyak campur tangan dalam kegiatan ekonomi. Mereka juga beranggapan ekonomi Hindia Belanda akan berkembang jika kekuatan pasar diberi peluang seluas-luasnya. Pihak swasta yang berpandangan liberal mengusulkan solusi untuk mengatasi masalah angkutan di Hindia Belanda. Mereka mengusulkan pembangunan jalan kereta api. Alasan yang mendasarinya adalah pembangunan jalan kereta api bermanfaat untuk memperbaiki fasilitas transportasi di Hindia Belanda.⁶ Kereta api dinilai sangat cocok karena memiliki daya angkut besar serta mampu menembus berbagai keadaan geografi. Jaringan jalan kereta api juga dapat langsung menghubungkan daerah pedalaman dengan pelabuhan.⁷

Pembangunan jalan kereta api dimulai pada dasawarsa ketiga akhir abad ke-19 dan merupakan bagian dari pengenalan teknologi Barat di Hindia Belanda.⁸ Jalan kereta api adalah solusi pengangkutan hasil bumi dari daerah perkebunan menuju pelabuhan. Pembangunan jalan kereta api yang pertama di Hindia Belanda adalah pembuatan jaringan rel yang menghubungkan Semarang dengan Tanggung, Grobogan pada tahun 1863.⁹ Jaringan rel sepanjang 26 kilometer itu diresmikan pada tanggal 10 Agustus 1867,¹⁰ dan diteruskan menuju daerah-daerah kerajaan (*Vorstenlanden*).¹¹ Pengoperasian kereta api jalur Semarang-*Vorstenlanden*

⁵Sartono Kartodirdjo *et al.*, *Sejarah Nasional Indonesia IV* (Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1975), hlm. 93.

⁶Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900* (Yogyakarta: Penerbit Pusat Antar Universitas Gadjah Mada, 1989), hlm. 108.

⁷Mulyana, *Sejarah Kereta Api di Priangan*, hlm. 3.

⁸Denys Lombard, *Nusa Jawa: Silang Budaya Batas-Batas Pembaratan, Jilid 1* (Jakarta: Gramedia, 2002), hlm. 139.

⁹Iman Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992* (Bandung: Yayasan Pusaka, 1992), hlm. 7.

¹⁰*Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian* (Bandung: PNKA, 1970), hlm. 13.

¹¹Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*, hlm. 108.

sepanjang 169 kilometer itu diserahkan kepada perusahaan swasta bernama *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS).¹² Pembangunan jalan kereta api dimaksudkan untuk membuka daerah-daerah pedalaman Jawa serta membuka hubungan antara daerah pedalaman dan kota-kota pelabuhan terdekat.¹³ Pembukaan jalan kereta api di Hindia Belanda adalah jawaban atas masalah pengangkutan hasil perkebunan dari pedalaman ke pelabuhan. Kereta api memiliki kelebihan dalam segi daya angkut, efektivitas biaya, dan efektivitas waktu.

Pembukaan jalan kereta api Semarang-*Vorstenlanden* menarik minat pihak swasta lainnya untuk membuka jalur-jalur baru. Sejumlah pihak swasta mengajukan permohonan konsesi¹⁴ kepada pemerintah pasca-NIS resmi mengeksploitasi lintas Semarang-*Vorstenlanden*. Permohonan konsesi tersebut mendapatkan sambutan yang baik dari pemerintah, karena mendesakny kebutuhan akan sistem transportasi akibat semakin melimpahnya hasil perkebunan.¹⁵ Apabila sistem transportasi di Hindia Belanda semakin baik, maka akan sangat memudahkan pengangkutan hasil perkebunan ke pelabuhan. Bukti dari sambutan baik pemerintah adalah persetujuan sejumlah permohonan konsesi dari perusahaan kereta api swasta. Permohonan konsesi tersebut adalah dari *Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS), *Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS), *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS), *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS), *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM), *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* (MSM), *Malang Stoomtram Maatschappij* (MS), *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij* (PsSM), *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (PbSM),

¹²S. A. Reitsma, *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor en Tramwegen* (Wetevreden: G Kolff & Co, 1928), hlm. 119.

¹³Kartodirdjo *et al.*, *Sejarah Nasional Indonesia IV*, hlm. 106.

¹⁴Konsesi adalah izin untuk membuka tambang, menebang hutan, membangun infrastruktur, dan sebagainya. Lihat Tim Penyusun Kamus Pusat Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga* (Jakarta: Balai Pustaka, 2005), hlm. 589.

¹⁵Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, hlm. 11.

Madoera Stoomtram Maatschappij (MT), dan *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM).¹⁶

Semarang yang merupakan salah satu kota pelabuhan terpenting pada era pemerintahan kolonial Hindia Belanda memiliki dua perusahaan kereta api swasta selain NIS. Kedua perusahaan kereta api swasta tersebut adalah *Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS) dan *Samarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS). SJS mendapatkan konsesi dari pemerintah pada tahun 1881,¹⁷ sedangkan SCS mendapat konsesi pada tahun 1896.¹⁸ Pendirian perusahaan-perusahaan kereta api swasta ini erat kaitannya dengan kepentingan eksploitasi hasil perkebunan dan hasil bumi di sepanjang lintasannya. Contohnya adalah lintasan SCS yang disebut sebagai *suikerlijn*¹⁹ karena melayani sekitar 25 pabrik gula yang berada di sepanjang jaringannya.²⁰ Adapun SJS sendiri merupakan perusahaan kereta api swasta yang melayani jaringan trem dalam kota Semarang dan jalur kereta api antarkota ke arah timur.

SJS merupakan salah satu dari empat bersaudara perusahaan kereta api swasta (*vier zustermaatschappijen*)²¹ yang melayani pengangkutan hasil

¹⁶*Ensiklopedi Nasional Indonesia Volume 13* (Jakarta: PT. Delta Pamingkas, 1997), hlm. 182.

¹⁷S. A. Reitsma, *Indische Spoorweg-Politiek Deel 1* (Batavia: Landsdrukkerij, 1916), hlm. 504.

¹⁸Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1* (Bandung: CV. Angkasa, 1997), hlm. 64.

¹⁹Olivier Johannes Raap, *Sepoer Oeap di Djawa Tempo Doeloe* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2017), hlm. 239.

²⁰Anne Booth *et al.*, penyunting, *Sejarah Ekonomi Indonesia* (Jakarta: LP3ES, 1988), hlm. 206.

²¹*Vier zustermaatschappijen* terdiri dari SCS, SDS, SJS, dan OJS. Lihat Jan de Bruin, *Het Indische Spoor in Oorlogstijd. De Spoor- en Tramwegmaatschappijen in Nederlands-Indië in de Vuurlinie, 1873-1949* (Eindhoven: Uitgeverij Uquilair B.V., 2003), hlm. 29. Lihat juga *De Tramwegen op Java. Gedenkboek Samengesteld ter Gelegenheid van Het Vijf en Twintig-Jarig Bestaan der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij* ('s-Gravenhage: Kon. Ned. Boek en Kunsthandel van M. M. Couvée, 1907), hlm. 71.

perkebunan dan hasil bumi di sepanjang lintasannya sejak tahun 1880-an. Jaringan rel SJS antarkota pada masa jayanya digunakan untuk memperlancar arus distribusi barang ke pelabuhan Semarang. Umumnya jaringan rel SJS antarkota sejajar dengan jalan raya menuju daerah Keresidenan Pati dan Rembang.²² Daerah lintasan SJS dikenal sebagai penghasil gula, kapuk, kayu jati, tras²³ dan bahan-bahan bangunan lainnya.²⁴ SJS terus mengalami kemajuan pesat hingga tahun 1940. Kemajuan ini tidak bisa dilepaskan dari keberadaan sejumlah industri gula dan hasil bumi lainnya. Industri-industri tersebut memercayakan SJS sebagai sarana pengangkut hasil produksinya menuju Semarang. Setidaknya terdapat 11 pabrik gula di wilayah Keresidenan Pati yang bekerja sama dengan SJS.²⁵ Jumlah tersebut belum termasuk industri penghasil kapuk, kayu jati, tras dan bahan bangunan lainnya. Total jaringan rel milik SJS membentang sepanjang 407 kilometer dari Semarang ke arah timur.²⁶ SJS memiliki stasiun induk yaitu stasiun Semarang *Centraal* Jurnatan yang kini menjadi sebuah area bernama pusat pertokoan Bubakan.

Kegiatan eksploitasi hasil perkebunan yang dilakukan oleh sejumlah perusahaan kereta api di Hindia Belanda berakhir saat tentara Jepang tiba pada tahun 1942. Perkeretaapian di Jawa pada masa pendudukan Jepang seluruhnya berada di bawah kekuasaan Angkatan Darat Jepang (*Rikugun*). Dengan demikian,

²²Endang Susilowati, "Peranan Tram Semarang-Juana sebagai Sarana Pengangkutan pada Tahun 1885-1900" (Skripsi pada Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada, 1984), hlm. 32.

²³Tras adalah bubukan batu untuk pembuatan semen. Lihat Tim Pustaka Phoenix, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Baru* (Jakarta: PT. Media Pustaka Phoenix, 2009), hlm. 889.

²⁴Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, hlm. 11.

²⁵Roesdi Santoso, *Kereta Api Dari Masa Ke Masa* (Semarang, 1988), hlm. 8.

²⁶Raap, *Sepoer Oeap di Djawa Tempo Doeloe*, hlm. 192.

tidak ada lagi perusahaan-perusahaan kereta api swasta di Hindia Belanda.²⁷ Selama masa pendudukan Jepang, alat transportasi kereta api tidak lagi digunakan untuk kepentingan ekonomi, melainkan hanya untuk kepentingan perang. Sejumlah jalur kereta api di Jawa dibongkar demi kepentingan pembangunan jaringan rel di Thailand, Myanmar, Saketi-Bayah, dan Pekanbaru-Muaro.²⁸ Jaringan rel milik SJS di lintas Mayong-Welahan turut dibongkar untuk kepentingan perang.²⁹

Tahun 1950 merupakan titik awal perjalanan dunia perkeretaapian Indonesia pascakemerdekaan dan pengakuan kedaulatan oleh Belanda. Perkeretaapian Indonesia sejak saat itu resmi berada di bawah kendali pemerintah Indonesia. Keputusan Menteri Perhubungan, Tenaga, dan Pekerjaan Umum Republik Indonesia Serikat (RIS) Nomor 2 Tahun 1950 menyatakan bahwa sejak tanggal 1 Januari 1950 Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) dan *Staatsspoorwegen en Vereenigde Spoorweg Bedrijf* (SS/VS) digabung menjadi satu perusahaan kereta api dengan nama Djawatan Kereta Api (DKA).³⁰ SS/VS merupakan gabungan dari seluruh perusahaan kereta api swasta dan negara pada akhir masa kolonial hingga perang kemerdekaan. Surat keputusan tersebut dipertegas dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan, Tenaga, dan Pekerjaan Umum Nomor 3212 tanggal 4 Januari 1950 yang berisi: membuat dan menjalankan kereta api-kereta api pemerintah; mengawasi perusahaan-perusahaan kereta api partikelir; menyelenggarakan pendidikan untuk mendapatkan tenaga ahli kereta

²⁷Khusus SJS, pada masa pendudukan Jepang perusahaan kereta api swasta ini masuk ke dalam bagian III bersama SCS, SDS, dan OJS. Lihat Ibnu Murti Hariyadi, *Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014* (Bandung: Unit Preservation & Architecture PT. Kereta Api Indonesia Persero, 2015), hlm. 83. Lihat juga *Ensiklopedi Nasional Indonesia Volume 13*, hlm. 182.

²⁸Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, hlm. 52.

²⁹Percabangan menuju lintas Mayong-Welahan bermula dari stasiun Kudus. Lihat Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, hlm. 53. Lihat juga Subdit Jalan Rel & Jembatan, *Buku Jarak* (Bandung: Kantor Pusat PT. Kereta Api, 2004), hlm. 39.

³⁰Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2* (Bandung: CV. Angkasa, 1997), hlm. 132.

api; menyediakan bahan-bahan bagi dasar penetapan tarif dan peraturan umum mengenai perhubungan kereta api.³¹

Sejak tahun 1950, SJS dan hampir seluruh perusahaan kereta api swasta pada era pemerintah kolonial Hindia Belanda berada di bawah kendali penuh DKA, kecuali *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM) yang baru berhasil dinasionalisasi pada tahun 1958.³² Kondisi perkeretaapian Indonesia pascapengakuan kedaulatan begitu memprihatinkan. Hal ini tidak terlepas dari banyaknya sarana dan prasarana perkeretaapian yang rusak akibat perang. Perawatan rutin sarana prasarana perkeretaapian turut terabaikan hampir satu dekade lamanya. Akibatnya DKA tidak mampu pengoperasikan kereta api seperti keadaan sebelum perang.

Rehabilitasi sarana prasarana perkeretaapian pada tahun 1950-an sebenarnya dilakukan, namun jauh dari harapan. Alasan yang melatarbelakanginya adalah rehabilitasi perkeretaapian membutuhkan biaya besar, sedangkan neraca keuangan negara pada waktu itu dalam keadaan buruk.³³ Pemerintah nyaris tidak mampu merehabilitasi kembali sarana dan prasarana perekonomian masyarakat, khususnya yang menyangkut sarana transportasi. Rehabilitasi perkeretaapian masa ini hanya berlaku untuk jalur-jalur kereta api di lintas utama bekas *Staatsspoorwegen* (SS). Rehabilitasi yang dilakukan di lintas utama pun belum mencapai 50%.³⁴ Penyebabnya adalah keterbatasan dana yang dimiliki oleh pemerintah. Kebanyakan lintas cabang peninggalan perusahaan kereta api swasta sama sekali tidak mendapatkan perbaikan. Kondisi seluruh lintas cabang dibiarkan terus menurun baik dari segi kualitas maupun kuantitasnya.

Jalur kereta api di lintas Semarang-Juwana peninggalan SJS bernasib sama seperti seluruh lintas cabang lainnya. Jalur ini dibiarkan apa adanya tanpa mendapat

³¹Departemen Perhubungan, *Perkembangan Transportasi di Indonesia dari Masa ke Masa* (Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2010), hlm. 101.

³²*Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian*, hlm. 74. Lihat juga *Kereta Api Indonesia* (Jakarta: Departemen Penerangan Republik Indonesia, 1978), hlm. 97.

³³Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2*, hlm. 269.

³⁴*Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian*, hlm. 119.

perawatan berarti.³⁵ Penggantian prasarana berupa bantalan dan batang rel baru benar-benar dilakukan jika terdeteksi gangguan yang dapat membahayakan perjalanan kereta api. Kondisi jalur kereta api di lintas Semarang-Juwana setelah pengakuan kedaulatan berbanding terbalik dengan kondisinya saat masih dioperasikan oleh SJS. Kondisi ini semakin diperparah dengan pergeseran fungsi kereta api sebagai moda transportasi yang mengemban misi sosial. Pergeseran fungsi ini bertujuan untuk membangun kesejahteraan rakyat pascaperang. Tarif kereta api di bawah DKA sampai dengan tahun 1965 masih sama dengan tarif sebelum perang.³⁶ Hal ini disebabkan oleh daya beli masyarakat yang masih rendah.

Keadaan kereta api yang semakin buruk terutama di lintas-lintas cabang dinilai cukup ironis mengingat usianya yang semakin tua. Operasional kereta api terkesan dipaksakan untuk melayani kebutuhan pengangkutan. Di sisi lain, hal ini merupakan tantangan bagi pemerintah. Pasalnya pada dua dekade awal pascapengakuan kedaulatan terjadi ledakan kebutuhan sarana transportasi dan sebagian besar harus ditanggung oleh kereta api.³⁷ Salah satu jalan bagi pemerintah sebelum mampu merehabilitasi dan meningkatkan kapasitas angkutan kereta api adalah mengembangkan dan meningkatkan sarana transportasi jalan raya secara berangsur-angsur.³⁸ Usaha rehabilitasi dan pengembangan jalan raya ini tentu akan berdampak pada keberlangsungan jalur-jalur kereta api cabang yang posisinya kebanyakan sejajar dengan jalan raya, termasuk jalur kereta api Semarang-Juwana. Seiring dengan berjalannya waktu, operasional kereta api di lintas cabang ini benar-benar harus bersaing dengan sarana transportasi jalan raya.

Berdasar pada latar belakang dan permasalahan di atas, di dalam skripsi ini diajukan pertanyaan-pertanyaan penelitian sebagai berikut:

³⁵Wawancara dengan Yoga Bagus Prayogo tanggal 3 November 2017 di Yogyakarta.

³⁶Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2*, hlm. 417.

³⁷Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, hlm. 86.

³⁸Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, hlm. 90.

1. Bagaimana perkembangan jalur kereta api Semarang-Juwana pada tahun 1950 sampai dengan 1998?
2. Faktor apa yang melatarbelakangi penutupan jalur kereta api Semarang-Juwana pada tahun 1980-an dan bagaimana proses penutupannya?
3. Bagaimana dampak penutupan jalur kereta api Semarang-Juwana terhadap pengangkutan barang dan penumpang sampai dengan tahun 1998?

B. Ruang Lingkup

Pembatasan ruang lingkup dalam penelitian sejarah diperlukan agar penelitian dapat lebih terfokus dan hasilnya dapat dipertanggungjawabkan secara empiris dan metodologis.³⁹ Penelitian Ilmu Sejarah mengenal tiga ruang lingkup yaitu temporal, spasial, dan keilmuan.

Lingkup temporal skripsi ini adalah tahun 1950 sampai dengan 1998. Tahun 1950 dipilih menjadi batas awal penelitian dengan alasan bahwa tahun tersebut merupakan titik awal kegiatan perkeretaapian di bawah kendali pemerintah Indonesia. Hampir seluruh perusahaan kereta api swasta dan negara pada zaman kolonial berada di bawah kendali DKA melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan, Tenaga, dan Pekerjaan Umum RIS Nomor 2 Tahun 1950. Dengan demikian, seluruh aset sarana prasarana milik SJS menjadi milik pemerintah Indonesia. Pada tahun 1950 perkeretaapian Indonesia mengalami tantangan di berbagai bidang. Jalur-jalur cabang peninggalan perusahaan kereta api swasta seperti SJS tidak mampu direhabilitasi akibat kurangnya dana. Jalur cabang peninggalan SJS dibiarkan tanpa mendapatkan perbaikan berarti. Dengan demikian, transportasi kereta api jalur Semarang-Juwana terus mengalami penurunan dari segi kualitas dan kuantitasnya. Tahun 1998 dipilih sebagai batas akhir penelitian untuk mengungkap dampak penutupan jalur kereta api di lintas Semarang-Juwana yang terjadi pada tahun 1980-an. Penutupan jalur kereta api menimbulkan dampak

³⁹Taufik Abdullah, editor, *Sejarah Lokal di Indonesia: Kumpulan Tulisan* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1985), hlm. 10.

terhadap kegiatan pengangkutan barang dan penumpang. Penutupan jalur kereta api di lintas ini disebabkan kalah bersaing dengan moda transportasi jalan raya.

Lingkup spasial dalam skripsi ini adalah kota Semarang sampai dengan kecamatan Juwana, Kabupaten Pati. Cakupan lingkup spasial ini mengacu pada bentangan jalur kereta api Semarang-Juwana sepanjang 87 kilometer.⁴⁰ Jalur kereta api yang membentang dari kota Semarang ke arah timur ini tidak lagi menjadi primadona bagi para pengguna jasanya sejak tahun 1980-an karena ada pilihan sarana transportasi baru yang lebih nyaman dan cepat, yaitu angkutan jalan raya. Akibatnya jalur kereta api Semarang-Juwana terus menerus mengalami kerugian sehingga terpaksa ditutup pada tahun 1980-an.

Lingkup keilmuan dari skripsi ini adalah sejarah sosial ekonomi. Kajian sejarah sosial ekonomi dalam skripsi ini mengacu pada pergeseran fungsi jalur kereta api lintas Semarang-Juwana pascapengakuan kedaulatan. Jalur kereta api peninggalan SJS yang pada masa jayanya diutamakan sebagai pengangkut hasil bumi bergeser perannya menjadi sarana pengangkut penumpang. Pergeseran ini disebabkan oleh ketidakmampuan pemerintah dalam merehabilitasi jalur-jalur kereta api cabang seperti jalur Semarang-Juwana, yang mengakibatkan perubahan pola sosial ekonomi masyarakat Semarang sampai dengan Juwana. Selain itu, skripsi ini juga berusaha mengungkap aspek dinamis lainnya melalui pendekatan politik. Pendekatan ini digunakan untuk mengungkap kecenderungan pemerintah untuk merehabilitasi jalan raya daripada perkeretaapian.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang permasalahan dan batasan ruang lingkup di atas, skripsi ini mengembangkan beberapa tujuan penelitian untuk menegaskan fokus analisisnya. Adapun tujuan penelitiannya adalah sebagai berikut.

Pertama, mendeskripsikan perkembangan perkeretaapian di lintas Semarang-Juwana pada tahun 1950 sampai dengan 1998. Kedua, menerangkan

⁴⁰J. J. G. Oegama, *De Stoomtractie op Java en Sumatra* (Deventer: Kluwer Technische Boeken B. V., 1982), hlm. 204.

faktor-faktor yang melatarbelakangi penutupan jalur kereta api lintas Semarang-Juwana pada tahun 1980-an. Ketiga, menjabarkan proses penutupan jalur kereta api di lintas Semarang-Juwana. Keempat, mengungkap dampak penutupan jalur kereta api lintas Semarang-Juwana terhadap pengangkutan barang dan penumpang. Kelima, menyajikan analisis mengenai dinamika perkeretaapian lintas Semarang-Juwana.

D. Tinjauan Pustaka

Penelitian ini menggunakan sejumlah bahan pustaka yang relevan untuk mempertajam analisis penelitian. Penelitian tentang perkeretaapian di lintas Semarang-Juwana, moda transportasi jalan raya, dan literatur mengenai perkeretaapian digunakan sebagai bahan untuk penulisan skripsi ini.

Pustaka pertama adalah skripsi yang berjudul “Peranan Tram Semarang-Juana sebagai Sarana Pengangkutan pada Tahun 1885-1900” yang disusun oleh Endang Susilowati.⁴¹ Pustaka ini merupakan hasil penulisan skripsi mengenai perkeretaapian Semarang-Juwana pada periode awal pengoperasiannya. Jalur kereta api Semarang-Juwana pada masa kolonial lebih dikenal sebagai jalur trem karena konstruksinya yang ringan. Akan tetapi, jalur trem di Indonesia lebih dikenal dengan jalan kereta api yang disederhanakan. Pustaka ini memberikan informasi bahwa jaringan rel milik SJS umumnya mengikuti pola jaringan jalan raya yang sudah ada. Peran krusial yang dipegang oleh jalur ini pada masa kolonial dijabarkan dengan dukungan sumber-sumber utama berupa *Statuten van de Naamloze Vennootschap (NV) Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij*. Pustaka ini memberikan gambaran mengenai jalur milik SJS yang pernah menjadi tumpuan kegiatan pengangkutan barang dan penumpang menuju Semarang. Laba tahunan yang dihasilkan dari operasional kereta api lintas Semarang-Juwana turut disertakan. Pustaka ini juga menerangkan terjadinya perubahan pola kehidupan masyarakat di sepanjang lintasannya akibat operasional kereta api milik SJS.

⁴¹Endang Susilowati, “Peranan Tram Semarang-Juana sebagai Sarana Pengangkutan pada Tahun 1885-1900” (Skripsi pada Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada, 1984).

Seluruh informasi tersebut dibutuhkan penulis sebagai landasan untuk memahami dinamika perkeretaapian Semarang-Juwana pada masa kolonial. Dengan demikian, pustaka ini dianggap relevan sebagai rujukan mengenai dinamika perkeretaapian Semarang-Juwana.

Pustaka kedua merupakan laporan penelitian strategis nasional tahun 2009 yang berjudul “Transportasi Jalan Raya Menggantikan Kereta Api di Pantai Utara Jawa Tengah Awal Abad XX sampai dengan Orde Baru”.⁴² Laporan penelitian ini merupakan karya Endah Srihartatik, Agustinus Supriyono, Ngesti Lestari, dan Sunarti. Laporan ini menerangkan dinamika pengangkutan barang dan penumpang di Pantai Utara (Pantura) Jawa sejak pembangunan jalan raya pos (*de groote postweg*) hingga kekalahan kereta api pada era Orde Baru. Pustaka ini memberikan informasi mengenai latar belakang pembangunan jalan raya pos sebagai pemecahan masalah keterisolasian wilayah-wilayah di Jawa. Jalan raya pos kemudian mulai mendapatkan pesaing ketika NIS membuka jaringan rel kereta api pertama di Hindia Belanda pada tahun 1867. Pendirian NIS memicu lahirnya perusahaan kereta api lainnya seperti SJS dan SCS. Ketiga perusahaan kereta api swasta ini menjadi pesaing jalan raya pos di Pantura Jawa Tengah. Praktis sejak tahun 1880-an angkutan kereta api menggantikan peranan jalan raya pos sebagai sarana pengangkutan barang dan penumpang di wilayah ini. Pustaka ini juga memaparkan perubahan sikap pemerintah dalam rehabilitasi transportasi di Pantura Jawa setelah kemerdekaan. Rehabilitasi jalan raya lebih diutamakan daripada perkeretaapian, sehingga kereta api mengalami kemunduran. Penulis mendapatkan data-data mengenai kenaikan jumlah angkutan jalan raya pada masa Orde Baru. Kenaikan jumlah angkutan jalan raya merupakan bukti riil terjadinya persaingan antardua jenis moda transportasi darat ini. Persaingan antarmoda transportasi darat ini berdampak pada penutupan jalur kereta api lintas Semarang-Juwana yang

⁴²Endah Srihartatik *et al.*, “Transportasi Jalan Raya Menggantikan Peran Kereta Api di Pantai Utara Jawa Tengah Awal Abad XX sampai dengan Orde Baru” (Laporan Penelitian pada Hibah Penelitian Strategis Nasional, Universitas Diponegoro, 2009).

umumnya mengikuti pola jaringan jalan raya. Dengan demikian, pustaka ini dinilai relevan untuk menunjang penelitian penulis.

Pustaka ketiga merupakan skripsi yang berjudul “Alih Fungsi Tanah dan Bangunan Stasiun Kereta Api Kudus Menjadi Pasar Wergu dan Dampaknya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Penduduk Kelurahan Wergu Wetan Kabupaten Kudus Tahun 1980-1999”.⁴³ Skripsi ini merupakan karya Rangga Harya Putra. Pustaka ini menjelaskan perubahan fungsi stasiun Kudus menjadi pasar pascapenutupan jalur kereta api Semarang-Juwana pada tahun 1980-an. Alih fungsi stasiun Kudus tertuang dalam surat perjanjian Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) dengan pemerintah Kabupaten Kudus. Pustaka ini antara lain menyoroti perubahan sosial ekonomi yang dialami masyarakat Kelurahan Wergu Wetan akibat penutupan stasiun Kudus. Persaingan kereta api dengan moda transportasi jalan raya tidak dibahas dalam pustaka ini. Kendati demikian, informasi mengenai perubahan sosial ekonomi masyarakat sekitar stasiun Kudus tetap dibutuhkan penulis karena menggambarkan adanya pengaruh dari penutupan jalur kereta api Semarang-Juwana, meskipun hanya difokuskan pada penutupan stasiun Kudus saja.

Buku keempat adalah karya Iman Subarkah yang berjudul *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*.⁴⁴ Buku ini mengupas lika-liku perjalanan kereta api dari zaman Hindia Belanda hingga Republik Indonesia. Buku ini menerangkan sejumlah faktor pendorong pembangunan jalan rel di Hindia Belanda. Pembangunan jaringan rel kereta api sangat dibutuhkan untuk mengangkut hasil bumi menuju pelabuhan. Hal ini erat kaitannya dengan penerapan sistem ekonomi liberal di Hindia Belanda. Buku ini membahas mengenai perkeretaapian pascapengakuan kedaulatan. Kondisi perkeretaapian setelah tahun 1970 dan defisit

⁴³Rangga Harya Putra, “Alih Fungsi Tanah dan Bangunan Stasiun Kereta Api Kudus Menjadi Pasar Wergu dan Dampaknya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Penduduk Kelurahan Wergu Wetan Kabupaten Kudus Tahun 1980-1999” (Skripsi pada Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, 2010).

⁴⁴Iman Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992* (Bandung: Yayasan Pusaka, 1992).

perusahaan kereta api dibahas dalam satu bab khusus. Pembahasan mengenai kerugian operasional kereta api merupakan salah satu informasi penting bagi penelitian ini. Dengan demikian, penulis dapat menggunakan buku ini sebagai salah satu bahan telaah penelitian mengenai penutupan jalur kereta api di lintas Semarang-Juwana.

Pustaka kelima berjudul *Sejarah Kereta Api di Priangan* yang ditulis oleh Agus Mulyana.⁴⁵ Pustaka ini sebenarnya merupakan hasil disertasi pada program Doktor di Program Studi Ilmu Sejarah Universitas Indonesia. Pustaka ini membahas tentang dinamika pembangunan jaringan rel kereta api di wilayah Keresidenan Priangan pada tahun 1878-1924. Pembangunan ini dilakukan oleh perusahaan kereta api negara zaman Hindia Belanda (*Staatsspoorwegen*) dengan menghabiskan banyak biaya. Salah satu penyebab utamanya adalah kondisi geografis Keresidenan Priangan yang dinilai cukup berat. Hal ini mengakibatkan pembangunan jaringan rel sering kali melebihi anggaran yang telah ditentukan. Selain itu, pustaka ini juga menyinggung tentang usulan pembangunan jaringan trem di kota Bandung yang pada akhirnya tidak dapat terlaksana. Adapun urgensi pembangunan jaringan rel di Keresidenan Priangan adalah untuk mengangkut hasil bumi menuju pelabuhan Cilacap. Selain itu, pembangunan ini juga dilakukan untuk menghubungkan Batavia dengan *Vorstenlanden* melalui jalur selatan. Meskipun terdapat perbedaan lingkup spasial yang mencolok, pustaka ini dinilai dapat memberikan bahan perbandingan mengenai upaya penyelenggaraan angkutan kereta api di Jawa. Jaringan rel di Keresidenan Priangan masih beroperasi sampai saat ini, padahal biaya pemeliharannya dinilai lebih tinggi daripada lintas cabang di Pantura Jawa Tengah. Dengan demikian, pustaka ini dapat menjadi rujukan dalam menggambarkan peran sentral angkutan kereta api di Jawa.

Buku keenam berjudul *Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian*.⁴⁶ Buku yang terbit pada akhir era Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) ini membahas

⁴⁵Agus Mulyana, *Sejarah Kereta Api di Priangan* (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2017).

⁴⁶*Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian* (Bandung: PNKA, 1970).

mengenai keadaan perkeretaapian Indonesia selama seperempat abad pertama pascakemerdekaan. Kondisi negara yang belum stabil memengaruhi penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia. Buku ini memberikan informasi mengenai kegagalan Djawatan Kereta Api (DKA) dalam usaha rehabilitasi secara menyeluruh jaringan rel peninggalan Belanda. Kegagalan ini disebabkan oleh minimnya pendanaan dari pemerintah. Buku ini juga membahas permasalahan lain yang menimpa penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia. Permasalahan tersebut adalah pembersihan terduga simpatisan Partai Komunis Indonesia (PKI) di seluruh lingkungan PNKA oleh Angkatan Darat. Kendati demikian, buku ini tetap menitikberatkan kepada sejumlah kesulitan dalam rehabilitasi sarana prasarana perkeretaapian. Penulis merasa buku ini cukup relevan dijadikan sebagai bahan telaah. Alasannya adalah banyak bagian di dalam buku ini yang secara khusus membahas permasalahan perkeretaapian pada 25 tahun pertama pascakemerdekaan.

E. Kerangka Pemikiran

Penelitian sejarah pada dasarnya tidak dapat berdiri sendiri; dibutuhkan sejumlah konsep untuk mengungkap suatu fakta peristiwa di masa lampau. Penggunaan berbagai konsep tersebut berguna untuk mempertajam analisis suatu penelitian sejarah. Penulisan skripsi dengan judul “Dinamika Perkeretaapian Lintas Semarang-Juwana Tahun 1950-1998” akan membahas pasang surut salah satu jalur kereta api cabang di Jawa. Skripsi ini dapat dikategorikan sebagai sejarah transportasi dan sejarah sosial ekonomi.

Istilah dinamika diartikan sebagai gerak masyarakat secara terus menerus yang menimbulkan perubahan dalam suatu tatanan hidup. Dinamika juga dapat diartikan sebagai gerak yang penuh gairah dan semangat dalam melaksanakan pembangunan.⁴⁷ Istilah dinamika di sini merujuk pada aktivitas manusia dalam melakukan suatu perubahan. Perubahan yang terjadi dapat berdampak pada

⁴⁷Pusat Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Jakarta: Balai Pustaka, 1991), hlm. 234.

perseorangan, kelompok, maupun kelembagaan, yang turut mendorong pergeseran suatu tatanan hidup.

Pada skripsi ini, dinamika yang dimaksud mengarah pada dinamika pembangunan, yang berarti gerak penuh semangat dalam melaksanakan pembangunan. Pembangunan bermanfaat untuk mewujudkan suatu tatanan masyarakat yang madani. Dinamika di dalam skripsi ini memfokuskan pada serangkaian proses pasang surut dalam penyelenggaraan angkutan kereta api, khususnya pada lintas cabang di Pantura Jawa Tengah. Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) yang menjadi operator tunggal transportasi kereta api menghadapi sejumlah tantangan seiring dengan perubahan zaman.

Transportasi menurut Papacostas (1987) adalah suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu. Sistem tersebut memiliki arus dan kontrol, sehingga memungkinkan orang atau barang untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lainnya. Perpindahan tersebut dilakukan secara efisien untuk mendukung aktivitas manusia.⁴⁸ Transportasi menurut Bowersox (1981) adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain.⁴⁹ Transportasi juga dapat diartikan sebagai kegiatan mengangkut muatan (barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat lainnya.⁵⁰ Transportasi dibagi ke dalam tiga jenis yakni transportasi darat, laut, dan udara. Peranan transportasi menjadi vital bagi manusia karena transportasi merupakan salah satu alat untuk memenuhi kebutuhan. Adapun prinsip utama dalam transportasi adalah efisiensi.⁵¹ Pada transportasi darat terdapat dua unsur yang keberadaannya tidak dapat dipisahkan. Kedua unsur tersebut adalah sarana dan prasarana. Sarana adalah benda bergerak yang menjadi alat untuk

⁴⁸Gusnawwati Shah, *Kajian Hubungan Kerja di Sektor Transportasi Darat* (Jakarta: Inti Prima Promosindo, 2011), hlm. 22.

⁴⁹Shah, *Kajian Hubungan Kerja di Sektor Transportasi Darat*, hlm. 22.

⁵⁰Sakti Adji Adisasmata, *Jaringan Transportasi: Teori dan Analisis* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011), hlm. 1.

⁵¹Hartatik, *Dua Abad Jalan Raya Pantura; Sejak Era Kerajaan Mataram Islam hingga Orde Baru*, hlm. 29.

memindahkan muatan ke tempat tujuan. Adapun prasarana adalah unsur tidak bergerak yang keberadaannya menunjang sarana.

Pada skripsi ini jenis transportasi yang menjadi fokus penelitian adalah transportasi darat. Keberadaan angkutan kereta api di pulau Jawa pernah menjadi tumpuan utama dalam kegiatan pengangkutan barang maupun penumpang. Peranan angkutan kereta api menjadi krusial saat hasil bumi dari daerah pedalaman harus segera dibawa menuju kota pelabuhan terdekat. Keberadaan angkutan kereta api mulai terancam saat perubahan kebijakan pemerintah dalam bidang transportasi, yakni cenderung mengutamakan peranan angkutan jalan raya. Perubahan tersebut menyebabkan perkeretaapian menjadi tidak efisien, sehingga perusahaan mengalami kerugian yang semakin meningkat. Perubahan kebijakan itu juga erat kaitannya dengan kepentingan ekonomi politik pemerintah yang sedang berkuasa.

Istilah perkeretaapian menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 adalah satu kesatuan sistem yang terdiri dari prasarana, sarana, dan sumber daya manusia. Kesatuan sistem tersebut diikat dalam norma, kriteria, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.⁵² Perkeretaapian juga dapat diartikan sebagai hal-hal yang berkaitan dengan masalah kereta api.⁵³ Perkeretaapian merupakan pelbagai hal yang menyangkut penyelenggaraan operasional angkutan kereta api. Operasional kereta api membutuhkan sejumlah aspek penunjang seperti sarana berupa lokomotif, kereta penumpang, dan gerbong barang. Selain itu, operasional kereta api juga membutuhkan prasarana seperti stasiun, persinyalan, jembatan, terowongan, dan jaringan rel sebagai lintasan.

Lintasan berasal dari kata dasar lintas. Istilah lintas merujuk pada bagian jalur kereta api yang terdiri dari beberapa petak jalan.⁵⁴ Istilah lintas juga dapat diartikan sebagai trayek.⁵⁵ Dengan demikian, istilah lintas di dalam skripsi ini dapat

⁵²Lihat Lampiran A.

⁵³Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, hlm. 486.

⁵⁴Tim Redaksi Kamus Istilah Transportasi, *Kamus Istilah Transportasi* (Jakarta: Departemen Perhubungan, 2009), hlm. 426.

⁵⁵Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, hlm. 556.

diartikan sebagai trayek kereta api yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya. Adapun trayek kereta api yang menjadi fokus penelitian adalah kereta api jurusan Semarang sampai dengan Juwana, Kabupaten Pati.

Pada skripsi ini digunakan pendekatan sosial, ekonomi, dan politik. Pendekatan sosial digunakan untuk mengungkap dampak yang ditimbulkan dari dinamika perkeretaapian Semarang-Juwana bagi para pengguna jasa transportasi di Pantura Jawa Tengah. Pendekatan ekonomi digunakan untuk menganalisis alasan kerugian operasional kereta api di lintas ini. Pendekatan politik digunakan untuk mengungkap latar belakang kecenderungan pemerintah dalam merehabilitasi transportasi darat.

Dari beberapa penjelasan di atas, skripsi ini berusaha menjelaskan proses pasang surut operasional kereta api di Pantura Jawa Tengah. Adanya sejumlah perubahan yang terjadi seperti kebijakan pemerintah dan tuntutan pembangunan di bidang ekonomi menyebabkan kereta api di lintas ini harus menghadapi persaingan dengan moda transportasi darat lainnya. Dengan demikian, skripsi ini akan membahas mengenai dinamika perkeretaapian lintas Semarang-Juwana yang harus bersaing dengan angkutan jalan raya sampai pada akhirnya harus berhenti beroperasi.

F. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan untuk menyusun skripsi ini adalah metode sejarah, yaitu proses menguji dan menganalisis rekaman dan peninggalan masa lampau.⁵⁶ Metode sejarah mencakup empat langkah, yaitu pengumpulan sumber (heuristik), kritik sumber, interpretasi, dan penulisan sejarah (historiografi).⁵⁷

⁵⁶Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, terjemahan Nugroho Notosusanto (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1983), hlm. 32.

⁵⁷Nugroho Notosusanto, *Hakekat Sejarah dan Metode Sejarah* (Jakarta: Mega Book Store, 1984), hlm. 22-23.

Heuristik merupakan langkah awal di dalam usaha penulisan sejarah.⁵⁸ Sumber-sumber yang digunakan dalam skripsi ini berasal dari sejumlah lembaga perpustakaan dan kearsipan. Lembaga-lembaga tersebut di antaranya adalah Perpustakaan Pusat PT. Kereta Api Indonesia (Persero), Perpustakaan Nasional Republik Indonesia (PNRI), Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), Perpustakaan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI), Perpustakaan Provinsi Jawa Tengah, Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Provinsi Jawa Tengah, Badan Pusat Statistik (BPS), dan Depo Arsip Suara Merdeka. Pengumpulan sumber juga dilakukan melalui serangkaian penelitian lapangan guna memperoleh informasi tambahan mengenai jalur kereta api Semarang-Juwana.

Sumber sejarah yang digunakan dalam skripsi ini diklasifikasikan ke dalam dua kategori, yakni sumber primer dan sekunder. Sumber primer dalam skripsi ini berupa laporan perusahaan kereta api yang diperoleh dari Perpustakaan Pusat PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan BPS. Selain itu, surat resmi dan risalah rapat yang diperoleh dari Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Provinsi Jawa Tengah turut dimasukkan ke dalam kategori sumber primer. Surat kabar sezaman juga digolongkan ke dalam sumber primer. Dokumen-dokumen tersebut di antaranya memuat informasi mengenai rehabilitasi jalan raya di sepanjang lintasan Semarang-Juwana. Rehabilitasi jalan raya di beberapa tempat bahkan harus membongkar prasarana perkeretaapian seperti jaringan rel dan jembatan. Arsip foto sezaman turut digunakan untuk menggambarkan keadaan perkeretaapian di lintas Semarang-Juwana. Metode wawancara atau sejarah lisan juga digunakan untuk memperoleh informasi seputar penutupan jalur kereta api Semarang-Juwana. Kesaksian dibutuhkan untuk mengungkap sejumlah versi sejarah yang tidak dikenal luas.⁵⁹ Kesaksian tersebut melibatkan sejumlah informan yang menjadi saksi sejarah menjelang penutupan jalur kereta api Semarang-Juwana. Informan-informan

⁵⁸Wasino, *Dari Riset Hingga Tulisan Sejarah* (Semarang: UNNES Press, 2007), hlm. 9.

⁵⁹Jan Vansina, *Tradisi Lisan Sebagai Sejarah* (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2014), hlm. 43.

tersebut digolongkan ke dalam tiga kategori. Pertama, para pensiunan pegawai kereta api yang pernah terlibat dalam perkeretaapian di lintas Semarang-Juwana. Kedua, para pengamat perkeretaapian. Ketiga, masyarakat pengguna jasa angkutan kereta api di lintas Semarang-Juwana pada tahun 1970 sampai dengan 1980-an.

Sumber sekunder diperoleh melalui serangkaian studi pustaka terhadap sejumlah buku yang membahas tentang kereta api, moda transportasi jalan raya, dan pembangunan ekonomi melalui bidang transportasi selama masa Orde Baru. Sumber lainnya diperoleh dari makalah-makalah tentang angkutan kereta api dan moda transportasi darat. Hasil penelitian dan artikel juga digunakan dalam skripsi ini.

Setelah pengumpulan sumber dirasa cukup, tahap berikutnya adalah pengujian sumber melalui kritik ekstern dan intern.⁶⁰ Kritik ekstern digunakan untuk menguji otentisitas sumber berdasarkan kondisi fisik serta teknik penulisannya. Kritik ekstern dilakukan untuk menghindari pemalsuan dokumen sejarah. Laporan perusahaan kereta api, surat kabar sezaman, dan foto sezaman mengenai moda transportasi darat di lintas Semarang-Juwana dikritisi melalui tampilan fisiknya. Hal tersebut dilakukan agar skripsi ini tetap berpedoman pada nilai-nilai penulisan ilmiah ilmu sejarah. Kritik ekstern dilakukan untuk mendapatkan sumber penelitian yang relevan dengan lingkup temporal skripsi ini. Selain melakukan kritik ekstern, dilakukan juga kritik intern dengan mengkritisi isi sumber-sumber sejarah mengenai perkeretaapian di lintas Semarang-Juwana, sehingga diperoleh data yang kredibel. Kritik intern dilakukan dengan cara mengkomparasi sumber yang diperoleh dengan sumber-sumber lain yang relevan agar mendapatkan fakta mengenai proses penutupan jalur kereta api Semarang-Juwana.

Tahap selanjutnya adalah interpretasi terhadap sejumlah fakta yang diperoleh. Interpretasi merupakan kelanjutan dari kritik sumber, yang terdiri dari analisis dan sintesis. Sejumlah fakta mengenai perkeretaapian di lintas Semarang-Juwana diinterpretasikan melalui teorisasi dan imajinasi. Proses ini diperlukan guna

⁶⁰Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, hlm. 80-117.

mendapatkan hubungan sebab akibat mengenai peristiwa penutupan jalur kereta api Semarang-Juwana. Pada tahapan ini diperlukan teori dan konsep dari ilmu-ilmu bantu seperti sosial, ekonomi, dan politik. Tujuannya untuk merekatkan hubungan antarfakta, misalnya hubungan antara tersisihnya kereta api di lintas ini akibat persaingan dengan moda transportasi jalan raya. Hubungan tersebut erat kaitannya dengan kebijakan ekonomi politik pemerintah Orde Baru dalam bidang transportasi darat, sehingga menyebabkan jalur kereta api Semarang-Juwana ditutup pada tahun 1980-an.

Tahap keempat adalah historiografi. Pada tahapan ini fakta-fakta yang telah diinterpretasi disajikan dalam bentuk tulisan sejarah menggunakan bahasa Indonesia yang baik dan benar. Tujuannya agar penulisan sejarah mudah dipahami oleh pembaca.

G. Sistematika Penulisan

Skripsi yang berjudul “Dinamika Perkeretaapian Lintas Semarang-Juwana Tahun 1950-1998” terdiri dari lima bab. Bab pertama merupakan pendahuluan yang dimulai dari latar belakang dan permasalahan. Latar belakang dan permasalahan mengangkat sejarah pembangunan jalan kereta api di Hindia Belanda serta urgensi pembukaan jalur kereta api yang dilakukan oleh *Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS). SJS merupakan operator kereta api swasta yang memiliki jaringan trem dalam kota Semarang dan jaringan rel kereta api antarkota. Ruang lingkup skripsi ini mencakup spasial, temporal, dan keilmuan. Wilayah kota Semarang sampai dengan kecamatan Juwana, Kabupaten Pati menjadi cakupan lingkup spasialnya. Tahun 1950 sampai dengan 1998 menjadi batasan waktu penelitian ini. Adapun sejarah sosial ekonomi merupakan lingkup keilmuannya. Tujuan penelitian ini adalah mendeskripsikan, menerangkan, menjabarkan, mengungkapkan, dan menyajikan proses jatuh bangunnya salah satu jalur kereta api cabang di Jawa.

Bab kedua berisi gambaran perkeretaapian di Jawa pascapengakuan kedaulatan. Subbab pertama berisi tentang kondisi perkeretaapian di Jawa. Subbab kedua menjelaskan kerugian operasional kereta api oleh DKA dan Eksploitasi

Tengah. Subbab ketiga menyajikan perkembangan angkutan jalan raya di Jawa Tengah sebagai pesaing kereta api.

Bab ketiga merupakan fokus penelitian ini, yakni kemunduran jalur kereta api lintas Semarang-Juwana. Subbab pertama mendeskripsikan faktor penyebab kemunduran, yang terdiri dari buruknya pemeliharaan sarana prasarana perkeretaapian peninggalan SJS dan persaingan antara kereta api dengan angkutan jalan raya di lintas Semarang-Juwana. Subbab kedua menyajikan kebijakan politik pemerintah dalam mempercepat pembangunan ekonomi melalui bidang transportasi.

Bab keempat berisi tentang penutupan jalur kereta api lintas Semarang-Juwana dan dampaknya terhadap aktivitas pengangkutan. Subbab pertama menerangkan tentang keputusan penutupan lintas. Subbab kedua menyajikan dampak penutupan, yang terdiri dari dampak terhadap aset perkeretaapian di sepanjang lintasan dan dampak terhadap kegiatan pengangkutan barang dan penumpang.

Bab kelima merupakan jawaban dari pertanyaan penelitian yang diajukan. Pada bab ini juga disampaikan saran kepada pemerintah dalam menyikapi wacana reaktivasi jalur-jalur mati di Pantura Jawa.