

SCS (SEMARANG-CHERIBON STOOMTRAM MAATSHAPPIJ) NETWORK ALONG THE NORTH COAST OF JAVA SEMARANG-CIREBON 1895-1942

Ninda Lutfianti¹, Abdul Wahid²

Program Studi Magister Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada
nindalutfianti11@gmail.com¹, kang_ahid@ugm.ac.id²

ABSTRACT

This article analyzes the role of the Kamer van Koophandel en Nijverheid te Padang (Chamber of The limited transportation infrastructure along the North Coast of Java, stretching from Semarang to Cirebon, led to the emergence of transportation modernization in the form of a railway system. The introduction of railways was followed by various entities opening concessions for railroads in several areas of the Dutch East Indies. This will focus on NV.SCS as a private steam tram company that established its concession in the North Coast of Java region from Semarang to Cirebon, with a specific emphasis on the network distributed created by this company. The research methodology employed in this study is a historical research method related to systematic procedures, processes, and techniques in descriptive analysis to obtain the subject under investigation. As a result, the network established by NV.SCS is divided into several areas, including the Central North Coast of Java, the North Coast of Cirebon, and connectivity to the post. The rail lines constructed by NV.SCS were not limited to the main Semarang-Cirebon route but also extended into its branches into the surrounding inland areas.

Keywords: Semarang, Cirebon, Track, Tram

ABSTRAK

Keterbatasan sarana pengangkutan di sepanjang wilayah sepanjang pantai Utara Jawa mulai dari Semarang hingga Cirebon membuat adanya kemunculan modernisasi transportasi berupa kereta api. Kemunculan kereta api ini diikuti oleh beberapa pihak yang membuka konsesi perkereta apian di beberapa wilayah Hindia Belanda. Penelitian ini akan membahas NV.SCS sebagai perusahaan trem uap swasta yang membangun konsesinya di sekitar wilayah pantai Utara Jawa dari Semarang hingga Cirebon dengan fokus pada persebaran jaringan yang dibangun oleh perusahaan ini. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian historis yang berhubungan dengan prosedur, proses, dan teknik yang sistematis dalam penyelidikan deskriptif analisis untuk mendapatkan objek yang diteliti. Sebagai hasilnya, jaringan yang dibangun oleh NV.SCS ini terbagi ke dalam beberapa objek yaitu wilayah Pantai Utara Jawa Tengah, wilayah Pantai Utara Cirebon, dan konektivitas ke Pelabuhan. Jalur yang dibangun oleh NV.SCS juga tidak hanya terfokus pada jalur utama Semarang-Cirebon, tetapi termasuk juga ke dalam cabang-cabangnya memasuki wilayah pedalaman disekitarnya.

Kata kunci: Semarang, Cirebon, Jalur, Trem

PENDAHULUAN

Jalur di sepanjang pantai utara Jawa dari Semarang hingga Cirebon merupakan salah satu dari bagian jalur sutra. Keberadaan jalur ini kaya akan rempah yang dihasilkan dari wilayah-wilayah pedalaman disekitarnya. Rempah dalam hal ini menjadi komoditi utama yang akan diekspor keluar negeri. Biasanya rempah dari hasil bumi tersebut berasal

dari wilayah pedalaman, kemudian dibawa menuju pelabuhan. Jalur ini juga dipandang sebagai magnet ekonomi karena menjadi urat nadi transportasi barang, orang, dan jasa bagi wilayah-wilayah di sepanjang jalur tersebut. Dalam proses pendistribusian hasil kebun di wilayah-wilayah pedalaman ini diperlukan transportasi sebagai pengangkutnya.

Pasca jalan Raya Pos dibangun, alat transportasi yang digunakan masih sangat tradisional dengan hanya mengandalkan tenaga hewan dan manusia. Pengangkutan dengan cara ini masih sangat lambat karena tiap orang hanya mampu membawa beban seberat 60 pon (Haryoto Kunto, 1985:38). Untuk menuju ke pabrik atau menuju ke sungai diangkut menggunakan pedati. Kemudian dari sungai menggunakan perahu menuju ke pelabuhan untuk kemudian diekspor. Alat angkut menggunakan pedati ini masih memiliki efektivitas waktu yang lambat dan daya angkut yang terbatas. Sama halnya dengan alat angkut menggunakan perahu, seringkali air pasang dari laut yang masuk ke sungai dapat menghambat (Agus Mulyana, 2017:41-44). Transportasi masa pra kereta api di Hindia Belanda ini masih memiliki banyak kelemahan yang sebagian besar dikarenakan oleh waktu yang lama, bisa berhari-hari bahkan berbulan-bulan untuk dapat sampai ke pelabuhan. Selain itu, resiko yang cukup tinggi juga dialami oleh alat angkut menggunakan hewan penarik seperti kerbau, sapi, dan kuda (Suhartono, 1995:46).

Sebagai jalan keluar dari keadaan tersebut, pada 15 Agustus 1840, seorang insinyur militer Kolonel JHR. Van Der Wijk mengusulkan agar di pulau Jawa dibangun transportasi kereta api dengan dibuat jalan rel yang terbentang dari Surabaya ke Batavia melalui Surakarta, Yogyakarta, dan Bandung beserta simpangan-simpangannya. Hal ini diikuti oleh NV.BOS (NV. *Batavia Ooster Spoorweg Maatschappij*) yang berhasil mewujudkan semua permohonan konsesinya mengenai proyek pembukaan dan eksploitasi jalur-jalur di sepanjang pantai utara antara Semarang hingga Cirebon yang melewati melewati jalur kereta api Cirebon, Tegal, Pekalongan dan Semarang (ANRI, 1886: No.8).

Setelah diizinkan pembukaan konsesi Semarang-Cirebon, pemerintah melakukan sebuah perubahan kebijakan yang menyatakan bahwa setiap perusahaan swasta hanya dapat mendapatkan satu hak konsesi di wilayah tertentu. Untuk itu, perusahaan tidak lagi dapat menangani lahan konsesi karena wilayah tersebut tersebut telah dibatasi di kota Batavia. Dengan adanya kebijakan baru ini, akhirnya direksi di Amsterdam membuat kebijakan baru dengan membentuk perusahaan baru yaitu NV.*Java Spoorweg Maatschappij* (JSM). Selama proses berjalannya badan usaha oleh NV.JSM ini, nyatanya terdapat kerugian yang diperoleh. Akhirnya perusahaan ini tidak dapat dilanjutkan karena kedepannya akan menanggung defisit yang besar. Akhirnya NV.JSM menjual badan usaha tersebut kepada penawar. Penawaran ini mulai dilakukan pada akhir tahun 1891, dan mencapai kesepakatan pada 18 Januari 1892 dengan *Semarang-Cheribon Stroomtram Maatschappij* yang menyetujui pembelinya (Djoko Marihandono, dkk., 2016: 45).

Dalam beberapa literatur baik buku, artikel maupun jurnal sebelumnya dengan topik pembahasan mengenai NV.SCS memang telah berkembang. Tetapi pada setiap tulisannya memiliki fokus yang berbeda, dan mayoritas penulisan tersebut terfokus pada satu wilayah. Maka dari itu, untuk secara lebih luas dan rinci terkait keseluruhan jaringan yang dibangun NV.SCS, melalui tulisan ini akan membantu menjawab pertanyaan besar mengenai sejauh mana NV.SCS membangun jaringannya di sepanjang pantai Utara Semarang hingga Cirebon pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Periode waktu yang digunakan dalam penelitian ini adalah tahun 1895 sebagai tanda resminya NV.SCS mulai beroperasi hingga pada tahun 1942 sebagai tanda berakhirnya kekuasaan Hindia Belanda.

METODE

Dalam menelaah penelitian mengenai jalur sepanjang pantai utara Jawa dari Semarang-Cirebon ini metode yang digunakan adalah metode penelitian historis yang berhubungan dengan prosedur, proses, dan teknik yang sistematis dalam penyelidikan deskriptif analisis untuk mendapatkan objek yang diteliti. (Helius Sjamsuddin 2007:3) Fungsinya adalah sebagai proses pengujian dan analisis secara mendalam terhadap segala sesuatu peninggalan yang bernilai sejarah di masa lampau. (Louis Gottschalk 1975:3).

Mengadopsi teori yang disampaikan oleh Nugroho Notosusanto mengenai tahap dalam penelitian *historis* terdiri dari empat tahap yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Pertama, heuristik adalah sebuah cara yang digunakan dalam memperoleh sumber sejarah. Dalam proses heuristik ini menggunakan studi pustaka dengan mengumpulkan sumber-sumber bacaan seperti arsip, buku, jurnal, maupun artikel. Kedua, kritik sumber yang merupakan sebuah upaya dalam mencari kebenaran dengan melalui keaslian, kredibilitas dan autentifikasi sumber sejarah. Ketiga, interpretasi yang merupakan upaya dalam sebuah penelitian dalam melihat kembali sumber-sumber yang telah diperoleh dengan menggabungkan fakta-fakta sejarah. Keempat, sebagai tahap terakhir dalam metode penelitian sejarah adalah historiografi. Dalam tahap ini yang perlu dilakukan adalah menuangkan hasil kesimpulan ke dalam sebuah penulisan sejarah secara kronologis (Kuntowijoyo, 2005:77).

Bahan utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah berdasarkan pada sumber primer berupa laporan tahunan perusahaan Trem Uap NV.SCS (*NV.Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij*) dengan judul *Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij* mulai tahun 1897-1942. Tidak cukup dengan sumber primer, artikel ini juga dibantu oleh sumber sekunder yang dihasilkan dari beberapa buku milik Djoko Marihandono, Harto Juwono, Langgeng Sulistyo Budi, dan Dyah Iswari, dengan judul *Dari Konsesi ke Nasionalisasi: Sejarah Kereta Api Cirebon – Semarang*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Transportasi pra Kereta Api

Transportasi merupakan sarana pendukung dalam menunjang mobilitas masyarakat demi kelangsungan ekonomi, sosial, budaya maupun pertahanan keamanan. Sebelum munculnya kereta api, moda transportasi di Hindia Belanda mulanya menggunakan transportasi tradisional seperti andong, cikal, pedati dan gerobak yang dimanfaatkan sebagai sarana pengangkut alternatif, terutama bagi pengangkutan produk-produk perdagangan dan hasil bumi jarak dekat yang menghubungkan antara perkebunan dan pelabuhan. Hal ini juga sama berlakunya dengan wilayah sekitar jalur Semarang-Cirebon. Wilayah pantai utara Jawa Semarang hingga Cirebon sendiri menghubungkan kota Pekalongan, Tegal dan kota lainnya menuju ke pedalaman. Jalan ini kemudian memiliki jalan cabang dengan ukuran yang lebih kecil serta jalan kuda yang menghubungkan antar kota dan desa-desa di wilayah sekitar pantai utara Jawa (Djoko Suryo, 1989:101).

Perkembangan teknologi transportasi di Hindia Belanda khususnya wilayah pantai Utara Semarang-Cirebon sebagai daya angkut terinspirasi dari perkembangan teknologi transportasi yang diterapkan di Eropa. Terlebih ketika adanya perkembangan transportasi menggunakan kereta api, hal ini membuat Hindia Belanda turut mengadopsi perkembangan teknologi tersebut. Dikutip dari Agus Mulyana bahwa pembangunan jalan kereta api di Hindia Belanda pada saat itu menjadi salah satu proyek infrastruktur terbesar pada pertengahan abad ke 19 (Agus Mulyana, 2017:3).

B. Awal Mula Kemunculan SCS

Latar belakang didirikannya NV.SCS (*NV.Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij*) berawal dari NV.BOS (*NV. Batavia Ooster Spoorweg Maatschappij*) yang berhasil mewujudkan semua permohonan konsesinya mengenai proyek pembukaan dan eksploitasi jalur-jalur di sepanjang pantai utara antara Semarang hingga Cirebon. Hal ini menjadikan perusahaan memegang monopoli utama pengangkutan menggunakan kereta api, baik di jalur utama maupun jalur cabang ke pedalaman.

Adanya krisis sarana angkutan transportasi di Hindia Belanda karena aktivitas industri gula yang meningkat membuat NV.BOS melihat keadaan ini sebagai peluang investasi yang besar. Melalui keadaan tersebut, terlihat bahwa wilayah Cirebon menuju ke arah Timur di sekitar Pantai Utara Jawa belum terlihat adanya pembangunan jalur kereta api. Ditambah dengan banyaknya pabrik gula pada jalur tersebut menjadikan alasan pembangunan pada jalur ini semakin kuat (Djoko Marihandono, dkk., 2016:32). Khusus wilayah Cirebon sendiri, sejak awal abad ke-16 telah memberikan pengalaman sebagai kota dagang pada hasil buminya (Lubis, N.H., 2000:33). Melihat hal tersebut, NV.BOS mengajukan permohonan kepada Gubernur Jenderal untuk membuka konsesi dan mengeksploitasi jalur kereta api Semarang-Cirebon.

Pada masa ini, pemerintah hanya mengizinkan pihak yang memiliki modal jaminan (*waarborgkapitaal*) tinggi yang akan dijadikan sebagai jaminan investasi. Karena NV.BOS dirasa memiliki modal jaminan yang tinggi menurut Gubernur Jenderal Van Rensselaer, akhirnya permohonan tersebut dikabulkan. Pada posisi ini NV.BOS dijadikan sebagai pemegang izin tunggal untuk membuka jalur kereta api Semarang-Cirebon yang intruksinya akan melewati jalur kereta api Cirebon, Tegal, Pekalongan dan Semarang. Hal ini mendapat dukungan yang besar dari pemerintah, pasalnya Gubernur Jenderal van Rensselaer memerintahkan kepada para residen di wilayah sekitar jalur tersebut untuk membantu pelaksanaan kinerja proyeknya (ANRI, 1886: No.8).

Setelah diizinkan pembukaannya konsesi Semarang-Cirebon, pemerintah melakukan sebuah perubahan kebijakan yang menyatakan bahwa setiap perusahaan swasta hanya dapat mendapatkan satu hak konsesi di wilayah tertentu. Untuk itu, perusahaan tidak lagi dapat menangani lahan konsesi karena wilayah tersebut tersebut telah dibatasi di kota Batavia. Dengan adanya kebijakan baru ini, akhirnya direksi di Amsterdam membuat kebijakan baru dengan membentuk perusahaan baru yaitu NV.*Java Spoorweg Maatschappij* (JSM). Pembentukan badan usaha ini menjadikan adanya konsentrasi pada investasi dan pelaksanaan eksploitasi berdasarkan hak konsesi. Dengan demikian, direksi perusahaan NV.JSM memutuskan untuk membuka jalur Semarang-Cirebon sebagai jalur utama, sekaligus juga dengan adanya perluasan jaringan ke pedalaman, khususnya pada titik wilayah dengan perkebunan tebu. Direksi perusahaan akhirnya meminta kepada pemerintah agar memberikan hak konsesi untuk membuka jalur Tegal-Balapulang (ANRI, 1886: No.3/c).

Dalam proses pembangunannya, terdapat beberapa kendala yang menjadi penghambat pengesahan izin konsesi. Kendalanya berupa fasilitas stasiun yang harus tersedia. Sebagai jalan keluar dari permasalahan ini, akhirnya Tegal dipilih sebagai lokasi pembangunan stasiun karena dinilai strategis dalam menghubungkan jalur Semarang-Cirebon dan juga Tegal-Balapulang. Selain itu, beberapa aset lama yang sebelumnya milik NV.JSM juga masih banyak berada di Tegal (M Yusril Mirza, 2023:62). Permasalahan lainnya muncul lagi ketika hasil pemantauan teknis perusahaan yang memberikan pertimbangan untuk dapat memperluas jalur rel ke Pangka, pada jalur Tegal-Balapulang dengan alasan efisiensi investasi (ANRI, 1886: No. no.3).

Melihat hal ini, terlihat bahwa rel yang dipasang pada jalur Tegal-Balapulang adalah jenis rel sekunder yang ukurannya lebih kecil dan lebih ringan jika dibandingkan dengan rel yang digunakan di jalur Cirebon-Semarang. Artinya rel sekunder tidak sama dengan rel trem, begitu juga dengan kereta yang digunakannya. Dalam proses menunggu persetujuan atas jalur Tegal-Balapulang ini pihak NV.JSM mengajukan permohonan baru mengenai profil rel yang akan dipasang, sebagai bentuk perubahan dari rel utama menjadi rel sekunder. Pemerintah juga menambah fokusnya pada pembangunan rel yang menghubungkan stasiun Tegal ke kompleks pelabuhan Tegal dengan melewati kota Tegal.

Dalam segala proses pembangunan ini, pemerintah menetapkan batas waktu yang harus diselesaikan dalam pengerjaannya yaitu 7 Desember 1886. Tetapi dalam prosesnya, waktu tersebut tidak dapat direalisasikan. Sebagai solusinya, untuk sementara aktivitas pengangkutan dilakukan secara berkala menggunakan dua tahap yaitu Cirebon-Pekalongan dan Pekalongan-Semarang dan dilayani oleh transportasi laut berupa kapal dan perahu pantai. Hingga pada Januari 1887 jalur Semarang-Cirebon dibuka sebagai lalu lintas umum (ANRI, 1886: No. no.7). Dengan demikian, NV. JSM memegang monopoli utama baik bagi jalur utama maupun jalur sekunder ke pedalaman.

Konsesi yang memakan waktu hingga 99 tahun ini akan mengembalikan modal yang dikeluarkan dalam jangka waktu yang tidak sampai setengah dari periode tersebut. Bahkan terdapat perhitungan direksi badan usaha untuk memperluas jaringan ke pedalaman dengan menghubungkan pusat-pusat perkebunan tidak hanya disekitar pusat-pusat pabrik dan gudangnya saja. Hal ini yang memungkinkan akan terjadinya diversifikasi pengangkutan, dari komoditi jadi menjadi komoditi mentah yang bekerjasama dengan beberapa pabrik gula untuk mengangkut tebu dari sawah yang telah dipanen menuju pabrik (Djoko Marihandono, dkk., 2016:43).

Namun, perhitungan di atas kertas tersebut pada kenyataannya tidak selalu sesuai dengan kondisi di lapangan. Beberapa pembangunan infrastruktur seperti jembatan dengan konstruksi besi, tanggul, dan saluran air atau pembangunan infrastruktur administratif seperti perkantoran dan perumahan, menuntut banyaknya penggunaan dana. Selain itu, pengadaan mesin sebagai kendaraan operasional tidak menunjukkan kesiapan, mengingat sejumlah mesin kemudian mengalami kemacetan dan keterlambatan perbaikan yang mengakibatkan penghentian usaha selama beberapa waktu. Akibatnya muncul banyak kerugian yang diderita. Karena naiknya tingkat kerugian menjadikan keadaan saldo rugi selalu mengurangi jumlah modal yang ada. Nilai ini tidak sepadan dengan modal yang tersedia, baik modal operasional maupun modal kerja. Selain itu, terdapat harapan akan lonjakan penumpang yang akan diangkut juga tidak terwujud karena biaya yang ditetapkan untuk tarif tidak terjangkau oleh masyarakat sekitar (Djoko Marihandono, dkk., 2016:44).

Sebagai akibat dari kondisi seperti ini, badan usaha ini dalam lima tahun pertama melakukan evaluasi. Dari hasil evaluasi kerja yang dilakukan oleh tim yang dibentuk, direksi perusahaan memutuskan bahwa usaha tersebut tidak dapat diteruskan atau ke depannya akan menanggung resiko defisit dan kerugian besar. Tetapi mengingat direksi tidak lagi mampu membayar deviden dan tidak bisa mengembalikan modal kepada para pemegang saham, mereka memutuskan untuk tidak melikuidasi perusahaan melainkan menjualnya kepada penawar yang bersedia menutup biaya ini. Penawaran ini mulai dilakukan pada akhir tahun 1891, dan mencapai kesepakatan pada 18 Januari 1892 dengan Semarang-Cheribon Stroomtram Maatschappij yang menyetujui pembeliannya (Djoko Marihandono, dkk., 2016:45).

Sebelum melakukan pembelian tersebut, SCS mengalami proses pembentukan yang tidak selalu sesuai dengan harapan pendirinya. Perusahaan ini belum secara resmi

diakui oleh pemerintah sampai pada tahun 1895 dan masih harus menginduk pada perusahaan lain yang berpusat di Belanda, yaitu *Financieele Maatschappij voor Nijverheidsondernemingen*, yang berpusat di Amsterdam. Perusahaan tersebut memiliki kepentingan sebagai kreditur pada sejumlah perusahaan gula yang beroperasi di Jawa, termasuk beberapa yang berada di wilayah Karesidenan Cirebon, Tegal dan Semarang. Sebagai mitra perusahaannya, direksi perusahaan ini merujuk *Firma Reynst en Vinju* yang berkedudukan di Batavia untuk menjalankan operasionalnya di Hindia Belanda (Farda Berlian Rachmawati, 2022:200). Hingga akhirnya keberadaan *Firma Reynst en Vinju* tampil sebagai pembeli konsesi jalur kereta api Semarang-Cirebon (Oliver Johannes Raap: 2017). Hingga terbentuklah NV.SCS sebagai perusahaan kereta api swasta yang berbentuk (NV) *Naamlooze Vennotschap* (Rudhi Parasetya, 2017: 11-12).

C. Jaringan Kereta Api SCS

Sejak peralihan kepemilikan dari NV.BOS ke NV.SCS yang baru mendapat pengakuan secara resmi dari pemerintah pusat pada 25 Mei 1895, dengan sigap langsung mengoperasikan jalur kereta api Tegal – Slawi – Balapulang sepanjang 24 kilometer yang sebelumnya jalur ini merupakan tinggalan dari NV.BOS. Jalur ini menjadi satu-satunya jalur yang dapat dieksploitasi oleh NV. SCS sejak awal mula diresmikan pada 16 September 1895 sebagai jalur trem. Hal ini disesuaikan oleh permintaan yang diajukan oleh direksi perusahaan NV. SCS kepada Menteri Koloni (ANRI, 1886: No.11). Alasan lain mengapa jalur trem menjadi pilihan yang diambil adalah karena pembangunannya dilakukan di tepi jalan raya dan merupakan kereta api dengan kecepatan relatif rendah. Terlebih pada mulanya NV.SCS lebih diperuntukan untuk mengangkut komoditas gula dari 27 pabrik gula yang berada di jalur Semarang-Cirebon.

Mengacu pada Surat Keputusan Residen Cirebon No.1 tanggal 31 Maret 1900 yang menyatakan bahwa rute jalur Semarang-Cirebon ini dimulai dari stasiun Pandrikan Semarang barat menuju ke arah barat menuju Pekalongan, Tegal, dan Brebes (*Officieele Reisgids der Spoor- en Tramwegen en Aan-Sluitende Automobiieldiesten op Java en Madoera Uitgave van*, 1926:42). Kemudian memasuki wilayah Cirebon melewati daerah Losari, Bedilan, Gubang, Gunung, Ciledug, Jatiseng, Luwunggajah, Waled, Pabuaran, Cibogo, Jatipiring, Karangsung, Sigong, Sindanglaut, Kanci, Waruduwur, dan berakhir di stasiun Prujakan atau yang dulu disebut dengan Stasiun Banjir Kanal (Aditya Dwi Laksana, dkk., 2016: 13). NV. SCS membangun dan mengoperasikan lintas trem atau kereta api ringan dengan beberapa jalur percabangan yang melewati kota-kota di pantai utara Jawa seperti Pekalongan dan Tegal. Jaringan SCS juga seringkali disebut sebagai *suikerlinj* atau jalur gula karena melayani 27 pabrik gula yang berada disepanjang jaringannya pada 1905 (Raap, O.J, 2017:200).

Pasca diresmikannya NV. SCS dalam menerima hak konsesi dari *Financieele Maatschappij vor Nijverheidsondernemingen*, tetapi tidak dengan mudah dalam mengambil alih jaringan trem tersebut. Satu-satunya jalur yang dapat dieksploitasi adalah jalur Tegal-Balapulang. Sebagai rinciannya karena jalur Tegal-Balapulang sejak awal adalah rel kereta api sekunder, sehingga dalam perubahannya menjadi jalur trem tidak memerlukan pengerjaan yang rumit dan hanya dapat dikerjakan dalam waktu yang tidak relatif lama. Sedangkan untuk jalur utama Cirebon-Semarang yang sejak awal merupakan jalur kereta api, akan memerlukan waktu yang relatif lama dan pengerjaan yang cukup rumit untuk dapat diubah menjadi jalur trem. Selain itu, persoalan mengenai pengaturan dan managemennya yang berbeda satu sama lain (Djoko Marihandono, dkk., 2016:62).

Sepanjang rencana hingga realisasi pembangunan jalur NV.SCS, banyak permohonan konsesi lainnya yang diajukan oleh individu atau badan usaha lainnya seperti

NV.SDS dan NV.SJS yang melakukan permohonan penyambungan jalur konsesi diluar jalur konsesi NV.SCS. Sedangkan permohonan individu lebih banyak berada dalam lingkup konsesi milik yang biasanya disambungkan dengan jalur utama dan jalur cabang milik NV.SCS (Djoko Marihandono, dkk., 2016:75).

1. Jalur Awal Tegal-Balapulang

Dalam upaya menjalankan proyeknya NV.SCS untuk pertama kali memanfaatkan jalur Tegal-Balapulang sebagai jalur bekas NV.JSM (*Javasche Spoorweg* Maatschappij) dengan dilakukan perbaikan sedikit hingga menjadi jalur siap pakai (M.M. Couvee, 1907:37). Sejak tahun 1892 pasca pengambilalihan jalur Tegal-Balapulang, telah dilakukan pengoperasian walaupun tidak dengan proses sekaligus. Prosesnya dinilai lebih cepat dari jalur induk Cirebon-Semarang. Hal ini disesuaikan dengan permintaan yang diajukan oleh direksi perusahaan pada 9 Mei 1895 kepada Menteri Koloni (ANRI, 1886: No.11). Baru pada 16 September 1895 jalur Tegal-Balapulang dibuka sebagai lalu lintas umum dengan jalur trem untuk pertama kalinya.

Perluasan jaringan trem mulai dilakukan secara besar-besaran pada tahun 1897. Pembangunan awal dimulai dari jalur Tegal melalui Banjaran menuju Balapulang, dengan cabang dari Banjaran ke Pangka. Lahan yang digunakan dalam pembangunan ini dilakukan secara resmi atas tanah-tanah yang akan digunakan untuk pemasangan rel rem cabang-cabangnya. Tidak hanya melingkupi persoalan mengenai tanah, tetapi juga menyangkut pembangunan air seperti jembatan, tanggul, saluran air, dan pintu air (Djoko Marihandono, dkk., 2016:67). Proyek pembangunan diluar jalur kereta api seperti penyediaan lahan mendapat banyak bantuan oleh residen. Bantuan ini didapatkan atas perintah yang dituturkan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Otto van Rensselaer yang menjabat mulai dari 4 Januari – 10 Maret 1892 kepada para residen pada wilayah disekitar jalur yang dilewati pembangunan Semarang-Cirebon. Beberapa proyek yang menjadi prioritas diantaranya adalah sejumlah jembatan yang dibangun diatas sungai.

NV.SCS memulai pembukaan jalur-jalur cabang dalam melakukan perluasan jaringan jalur Tegal-Balapulang yang dimulai pada 6 Oktober 1897. Direksi NV. SCS memulai pemasangan jalur Tegal-Losari yang terletak di dekat perbatasan Karesidenan Cirebon dan Karesidenan Tegal. Beriringan dengan penambahan jalur tersebut, jalur utama yang menjadi fokus utama proyek NV.SCS dalam melakukan perubahan menjadi jalur trem masih terus berjalan. Terlihat pada 1896 rel kereta api yang semula milik NV. JSM telah berganti menjadi rel trem yang jalurnya terbentang mulai dari stasiun Tegal menuju arah Barat ke kota Brebes dan menuju ke arah Timur ke Pemalang untuk seterusnya dihubungkan ke kota Pekalongan pada akhir tahun 1897. Dengan demikian, sejak adanya pengakuan dari pemerintah pada tahun 1985 atas NV.SCS, jalur Cirebon-Losari berhasil disambungkan dengan jalur Tegal-Losari (Djoko Marihandono, dkk., 2016:70).

Pada 15 dan 30 April 1897 sesuai keputusan No. 6227/S.S dan 7047/D, Direktur *Burgerlijke Openbare Weken* (Direktur Pekerjaan Umum) memberikan izin untuk membuka lalu lintas umum pada beberapa ruas jalur diantaranya Cirebon-Sindanglaut dan Semarang-Kendal yang dapat dioperasikan mulai tanggal 1 dan 2 Mei 1897. Kemudian disusul dengan pembukaan ruas jalur Sindanglaut-Ciledug pada 8 Juli 1897 yang telah mendapatkan izin pada 3 Juli 1897 sesuai keputusan No. 10570/S.S. Dilanjut lagi dengan pembukaan ruas jalur Ciledug-Losari pada 10 Oktober 1897 yang juga telah mendapatkan izin pada 7 Oktober sesuai dengan keputusan No.15468/S.S. Hingga pada 28 Oktober B.O.W memberikan izin untuk membuka ruas jalur Kendal-Weleri pada 28 Oktober 1897 sesuai keputusan No. 16597/S.S dan pembukaan ruas Tegal-Brebes pada 13 November

1897 sesuai keputusan No. 1738/S.S yang dibuka sebagai lalu lintas umum pada 1 dan 15 November (*Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1897:4*).

2. Wilayah Pantai Utara Jawa Tengah

Pembangunan selanjutnya dilakukan di wilayah Kabupaten Kendal pada tahun 1895 yang dimulai dari Stasiun Pendrikan di Semarang hingga berakhir pada tahun 1899 dengan dibangunnya Staisun Banjir Kanal (Prujukan) di Cirebon. Pada wilayah Kendal ini menjadi jalur kereta api pertama yang dibuat oleh NV.SCS di wilayah Karesidenan Semarang. Jalur pertamanya ini selesai dibangun pada 2 Mei 1897 mulai dengan penarikan jalur Stasiun Pendrikan hingga Stasiun Kendal dengan melewati jalur kawasan Kota Kendal (JJG Oegama, 1982:34).

Pembangunan jalur ini memiliki panjang 29,6 kilometer. Letaknya bersebelahan dengan jalan raya pos. Pada saat ini, jalan raya pos merupakan jalur transportasi utama sebelum adanya perkembangan teknologi transportasi kereta api sehingga memanfaatkan kereta api pada jalur ini cukup ramai karena bertepatan juga dengan pusat-pusat keramaian masyarakat di Kabupaten Kendal. Pada wilayah ini, jalur NV.SCS lebih efektif diperuntukan sebagai angkutan penumpang (M Yusril Mirza, 2023:64).

Selanjutnya, dilanjut dengan pembangunan menuju Stasiun Waleri dengan panjang 18,5 kilometer. Jalur ini lebih diperuntukan sebagai pengangkutan angkutan gula karena pembangunannya terletak di wilayah-wilayah pedalaman sekitar industri gula seperti Distrik Patebon, Distrik Pegandon, dan Distrik Gemuh. Bersamaan dengan pembangunan tersebut, ditambah pula dengan pembangunan Stasiun Kalibodri yang juga diperuntukan sebagai angkutan industri gula dengan melewati beberapa pabrik gula seperti pabrik gula Gemuh dan pabrik gula Puguh dengan melewati Distrik Patebon, Distrik Pegandon, dan Distrik Gemuh. Jalur-jalur di Kendal ini berhasil diselesaikan pada 1 November 1887 dan diresmikan oleh J.A. Van Delden selaku pihak dari NV.SCS sebagai Kepala Perwakilan Tingkat Karesidenan Semarang (JJG Oegama, 1982:34).

Mengutip dari *Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1897* untuk pembangunan dan pengoperasian jalur cabang menuju pabrik gula Puguh dan pabrik gula Gemuhnya sendiri baru diberikan izin pada 1897 melalui Surat Keputusan *Z.E. den Gouverneur-Generaal* No. 11 pada 18 Agustus 1897 No. 20 pada 11 September 1897. Pembangunan ini selesai dan dibuka sebagai lalu lintas barang pada 20 Januari 1898 (*Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1897:5*).

Selanjutnya di Kendal hingga tahun 1910 telah ada penambahan beberapa stasiun tambahan seperti Stasiun Alun-alun, Stasiun Patebon, dan Stasiun Pengadon (M Yusril Mirza, 2023:65). Tahun 1914 terdapat penambahan jalur lagi yang terbentang antara Stasiun Kaliwungu hingga Stasiun Kalibodri. Pembangunan jalur ini merupakan cabang lain yang memotong jalur utama melewati kawasan Kota Kendal. Pembangunannya bertujuan sebagai efisiensi waktu dalam menempuh perjalanan menuju Semarang. Jalur ini juga diprediksi akan lebih kondusif karena tidak melewati kawasan ramai perkotaan. Anggaran biaya yang digunakan dalam pembangunan jalur ini adalah sebesar f 70.000 (Departemen BOW, 1902:73).

Pada wilayah Kendal ini terdapat jalur dari arah Kalibodri, Jawa Tengah menuju selatan ke Kaliwungu, hingga berakhir ke arah Semarang. Pada tahun 1914, jalur trem di wilayah Kendal dibuat perpendekan jalur dengan membangun jalur baru di Kalibodri langsung menuju Kaliwungu. Sedangkan di tahun 1915, dilakukan perpendekan jalur dengan membangun jalur baru dari Mundu langsung menuju Bedilan dan Losari. Dengan adanya perpendekan jalur tersebut, yang semula panjang jalur adalah 245 kilometer, menjadi 222 kilometer (Aditya Dwi Laksana, 2013:12-13).

Selanjutnya adalah pembangunan oleh NV.SCS pada wilayah Pekalongan yang dimulai pada Februari 1897 oleh E. Wicher sebagai pihak dari NV.SCS yang mengajukan permohonan prioritas untuk pembangunan jalan trem dari kota Pekalongan ke Kedungwuni, tetapi baru mendapat jawaban positif dari pemerintah pada 14 April 1899 untuk pemasangan jalur trem. Dibalik penerimaan permohonan ini, pemerintah mengajukan beberapa syarat diantaranya selain kenaikan jumlah modal jaminan, jalur tersebut harus disambungkan dengan rel trem milik NV. SCS di stasiun Pekalongan dan penyeteroran modal jaminan maksimal harus dilakukan pada 14 April 1899. Tidak lama setelah itu, H.A.M. de Vogel sebagai pihak dari NV.SCS juga mengajukan permohonan bagi jalur trem dari Pemalang ke Randudongkal pada 16 November 1900 dengan syarat bahwa de Vogel harus mengajukan modal jaminan sebesar f 9.000 untuk jalur sepanjang 30 kilometer dengan jatuh tempo penyeteroran pada 26 April 1902 (*Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1897*, 1897:5-6.).

Kemudian, di wilayah Pekalongannya sendiri NV.SCS melakukan pembangunan rel cabang dalam kota. Permohonan ini mulai diajukan pemerintah pada Maret 1898 dengan titik awal stasiun Pekalongan melawati *Karrenweg* dan sepanjang *Frobelschool* menuju kota. Pembangunan jalur ini bertujuan sebagai pengangkutan penumpang kota yang akan turun di stasiun Pekalongan. Jalur ini dibangun dengan panjang 3,2 kilometer dengan masa penerimaan konsesi oleh perusahaan selama tujuh bulan terhitung sejak keluarkannya permohonan ini (Djoko Marihandono, dkk., 2016:74).

Selain itu pada wilayah ini, NV.SCS juga memperluas jaringan tremnya ke pabrik gula. Rel trem yang dibangun ini lebih kepada meneruskan pada jalur yang sudah ada. Terdapat permintaan dari pabrik gula yang menginginkan adanya sambungan trem yang terletak di dekat kota, yaitu dari *Frobelschool* hingga persimpangan yang mengarah ke pelabuhan. Hal ini mendapat kesepakatan oleh Firma van Putten & Co dan Hana Mullemeister yang merupakan seorang pemilik dari pabrik gula tersebut. Baru kemudian pemasangan rel dimulai pada akhir maret 1900 (Djoko Marihandono, dkk., 2016:105).

Permasalahan mengenai jalur muncul pada wilayah ini, di mana beberapa perusahaan perkebunan pada wilayah ini melakukan inisiatif untuk membuka rel secara individu dengan memasang rel kecil (roli) untuk pengangkutan tebu (Djoko Marihandono, dkk., 2016:131). Jalur yang dipasangkan untuk jalur roli ini menggunakan jalur yang seharusnya digunakan oleh rel trem SCS. Melalui hal ini, NV.SCS mengajukan protes kepada pemerintah dan mendapat tanggapan dari Residen Japer yang pada saat itu menjabat pada akhir Mei 1926 dengan menetapkan pajak khusus bagi rel roli yang dipasang disepanjang jalan raya khususnya rel trem milik NV.SCS. Pemungutan pajak ini didasarkan pada ketidaksesuaian pemasangan jalur yang telah digunakan sehingga mengharuskan adanya pemungutan pajak khusus bagi pengguna jalur ini. Tetapi hal tersebut justru mendapat protes dari perusahaan pabrik gula. Protes tersebut disampaikan kepada Gubernur Jenderal Hindia Belanda Johhanes Graaf van den Bosh yang menjabat pada tahun 1830-1834 (ANRI, 1926: No.1879).

Seiring dengan adanya inisiatif perusahaan gula untuk memasang rel roli, situasi tersebut bersamaan juga dengan terjadinya resesi ekonomi yang melanda hampir seluruh dunia yang menyebabkan defisit pada anggaran negara. Akhirnya pemerintah memberi keputusan untuk mencabut kembali peraturan mengenai penggunaan tanah untuk rel roli di wilayah perkebunan tebu (ANRI, 1931: No.1697).

3. Wilayah Pantai Utara Cirebon

Pembukaan jalur trem pada wilayah Cirebon, dimulai dari stasiun Cirebon SCS menuju arah barat Kadipaten, dengan panjang jalur 48,7 kilometer. Pembangunannya digunakan sebagai tujuan sarana pengangkut komoditas gula di pabrik-pabrik gula sekitar wilayah tersebut (Aditya Dwi Laksana, 2016:8). Jalur ini secara resmi dibuka pada 29 Desember 1901 (Imam Subarkah, 1992:31). Pada jalur ini terdapat beberapa pabrik gula dan pabrik alkohol yang dilewati SCS diantaranya Pabrik Gula Soerawinangoen, Pabrik Gula Plumbon, Pabrik Gula Gempol, Pabrik Gula Paroengdjaja, Pabrik Gula Djatiwangi, Pabrik Gula Kadipaten, dan Pabrik Alkohol dan Spiritus Palimanan (Iwan Hermawan, 2020:3). Selain itu, SCS juga memiliki beberapa tempat yang dijadikan sebagai pemberhentian, diantaranya Cheribon SCS, Cheribon SS, Tengah Tani, Pesalaran (Plered), Ploembon, Djamblang, Djamblang Kampung Cina, Klangeran, Palimanan, Kedoengboender, Tjiwaringin, Parapatan, Bongas, Pasalah, Tjiborelang, Djatiwangi, Batoeroejoek, Tjideres, dan Kadipaten (*Officille Reisgids Der Spoor En Tramwegen En Aan Sluitende Automobiel-disensten Op Java Madoera Uitgave van 1 Mei 1926 Boekhandel En drukkerijen N.V. Sie Dhian Ho Solo:32*).

Di tahun 1914 SCS mulai mengoprasionalkan jalur kereta api yang menghubungkan Stasiun Prujakan dengan Stasiun Kejaksan. Hal ini bersamaan dengan pembangunan jalur dari Stasiun Cirebon Prujakan menuju ke Pelabuhan Cirebon. Masih di wilayah Cirebon, SCS membuka jalur kereta api dari Klangeran menuju Gunung Giwur pada tahun 1922 dengan panjang jalur 5 kilometer. Jalur ini letaknya bersebelahan dengan jalan raya Cirebon-Sumedang-Bandung yang pada saat itu disebut dengan jalan raya pos (Aditya Dwi Laksana, 2016:10-32).

Di era gempuran ekonomi yang tidak stabil pasca Perang Dunia I, jalur ini menjadi salah satu yang memberikan peran ekonomi yang besar terhadap NV.SCS, bahkan peran tersebut nilainya melebihi dari jalur utama NV.SCS Semarang-Cirebon. Sebagai tanggung jawabnya terhadap pemerintah seperti yang telah menjadi kesepakatan diawal, NV.SCS mengharuskan perusahaannya untuk memberikan setoran sisa hasil usaha sebagai bentuk andil keuntungan atas eksploitasi jalur ini. Hal ini juga sebagai usaha untuk membangun kepercayaan kepada pemerintah jika suatu saat terdapat rencana dari NV.SCS untuk terus memperluas jaringannya.

Selain pada jalur menuju arah Barat ke Kadipaten, pada tahun 1911 muncul adanya laporan mengenai permintaan pembangunan jalur Cikampek menuju Cirebon oleh SS (*Staatssporwegen*). Yang mana pada saat itu, Cikampek telah terhubung dengan jalur kereta api menuju Batavia (Aditya Dwi Laksana, 2016:8). Meskipun penambahan jalur ini tidak dilakukan oleh NV.SCS, tetapi pengaruh terhadap NV.SCS juga cukup besar. Karena, adanya penambahan jalur ini disambut baik oleh pihak NV.SCS karena diharapkan mampu meningkatkan lalu lintas pantai utara Jawa dari Semarang hingga Cirebon. Jauh sebelum ini, wilayah ini telah lama diharapkan agar dapat memiliki hubungan baik dengan Batavia. Beberapa usaha selama beberapa tahun juga telah diupayakan untuk membawa wilayah tersebut menuju kepentingan hubungan kereta api Barat dan Selatan.

Dengan dibukanya jalur Cikampek-Cirebon akan menjadikan lalu lintas disepanjang pantai utara menjadi lebih efisien karena dapat meminimalisir waktu, terlebih juga akan membuat hubungan antara Batavia dan Semarang hanya dapat dijangkau dalam waktu satu hari. Menanggapi hal ini pada 27 Juli 1909, pemerintah menyampaikan ikhtisar rencana yang dibuat untuk tujuan pembuatan jalur Cikampek-Cirebon meliputi pembangunan garis singkatan Bedilan-Kanci dan Pegandon-Kaliwoengoe dengan mengatasnamakan kerjasama. Sementara itu, disusun pula rencana oleh Dinas Perkeretaapian negara untuk membangun rel kereta api yang menghubungkan Batavia

dengan Surabaya dalam waktu satu hari (*Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1911*, 1911:6).

Selain dari pada pembangunan jalur Cikampek-Cirebon, SS juga mengajukan permohonan dengan menghubungkan jalur Balapulang-Purwokerto. Jalur di wilayah Balapulang sendiri merupakan jalur yang telah dikuasai NV.SCS sejak awal mula pembentukannya, sedangkan untuk jalur di wilayah Purwokerto merupakan jalur yang telah dikuasai SS. Tetapi permohonan jalur ini tidak dapat direalisasikan, akhirnya terdapat permasalahan antara NV.SCS dengan SS (S.E. Reitsma, 1918: 17-18).

Dilanjut ke arah Timur, NV. SCS membuka jalur trem Cirebon-Mundu-Sindanglaut-Ciledug-Losari. Jalur ini beroperasi pada tahun 1897 dan memulai aktivitas pertamanya dengan mengangkut gula produksi Pabrik Gula Sindanglaut pada bulan Mei (Djoko Marihandono, dkk., 2016:104-105). Pembangunan pada jalur ini masih sama seperti jalur lainnya yang diperuntukan khusus sebagai fasilitas pengangkut komoditas di pabrik gula menuju pelabuhan. Beberapa pabrik gula yang di lewati diantaranya Pabrik Gula Sindanglaut (Lemah Abang), Pabrik gula Karangsuwung (Karangsembung), pabrik gula Jatipiring, pabrik gula Luwunggajah Pecinan (Ciledug), pabrik gula Sigong (Lemahabang), pabrik gula tresna (Pabedilan), pabrik gula Blender (Karangwareng), dan pabrik gula Waled Pecinan. Dimulai dari arah Cirebon menuju ke arah Tegal, tepatnya di ruas Mundu (Waruduwur), kemudian berbelok ke arah selatan menuju ke Sindanglaut-Karangsuwung, kemudian berbelok ke arah Timur dan selanjutnya mengarah ke utara menuju Ciledug dan Bedilan, kemudian kembali menuju ke arah Timur hingga Losari, dan seterusnya menuju Tegal (Aditya Dwi Laksana, 2016:12-13).

Sehubungan dengan banyaknya pabrik gula yang dilewatinya tersebut, NV.SCS mengajukan permohonan kepada Direktur Pekerjaan Umum untuk memperluas jalur cabang di wilayah jalur Sindanglaut tersebut. Selain itu, dalam waktu yang bersamaan NV.SCS juga mengajukan untuk perbaikan dinding untuk pabrik Jatipiring dan Lawunggaja. Permohonan untuk perbaikan dinding di pabrik gula tersebut telah mendapat tanggapan persetujuan pada 14 April 1898 (ANRI, 1890: No. 4439).

4. Konektivitas ke Kompleks Pelabuhan

Selain jalur cabang yang terhubung ke pedalaman dan antar stasiun lainnya, NV. SCS juga membuka jalur yang menghubungkan ke pelabuhan. Di jalur konsesi milik NV. SCS beberapa pelabuhan dikelola untuk melayani perdagangan ekspor-impor internasional. Pelabuhan-pelabuhan utama di Hindia Belanda, terutama di sepanjang pantai utara Jawa sejak awal abad 19 telah menjadi pusat-pusat utama perkapalan ekspor-impor koloni, disertai dengan tuntutan yang tinggi untuk dapat mengikuti alur perkembangan transportasi global (B. Schrieke: 1995:24-25). Pada kedua ujung jalur utama Cirebon dan Semarang memiliki fasilitas pelabuhan bagi aktivitas perdagangan ekspor dan impor.

Selain Cirebon dan Semarang, sebagai jalur yang letaknya diujung pantai Utara Jawa jalur SCS tentu melewati wilayah-wilayah lainnya yang memiliki fasilitas pelabuhan di dalamnya. Wilayah tersebut diantaranya adalah Tegal dan Pekalongan yang menunjukkan adanya tuntutan untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur pelabuhan walaupun masih dalam tahap pelayanan domestik. Selain itu, yang disinggahi oleh kapal-kapal samudra bermuatan besar diantara pelabuhan lainnya disepanjang jalur SCS hanya Semarang dan Cirebon saja.

Permohonan pertama yang diberikan NV.SCS untuk perluasan jalur trem ke pelabuhan dilakukan ke wilayah Semarang dan Cirebon terlebih dahulu pada Agustus 1896. Dilanjut ke pelabuhan Pekalongan pada Februari 1897, sedangkan untuk pelabuhan

Tegal pada waktu itu masih dianggap kurang siap dan kurang memadai untuk dapat dilakukannya pemasangan rel.

Meskipun dari pihak pemerintah terdapat inisiatif untuk perlunya dilakukan perluasan di pelabuhan-pelabuhan sepanjang wilayah Semarang hingga Cirebon, tetapi pada saat permohonan tersebut diajukan tidak serta merta adanya pengabulan permohonan secara langsung. Karena menurutnya terdapat lahan dan manajemen pelabuhan yang belum siap menerima kontrak jaringan rel dan transportasi darat dengan pihak NV.SCS. Seiring dengan pengajuan permohonan tersebut, permintaan pengiriman produk lokal terutama gula menuju lokasi pemasaran internasional atau setidaknya ke pelabuhan-pelabuhan eksportir utama di Batavia, Cirebon, dan Semarang semakin meningkat (Djoko Marihandono, dkk., 2016:87-88).

NV.SCS memulai pembangun rel trem ke pelabuhan dengan melakukan penarikan jaringan trem pertama kali dilakukan dari Stasiun Cirebon ke kompleks Pelabuhan Cirebon. Hal tersebut karena terjadinya persinggungan dengan jalur SS dan belum terdapat kepastian mengenai izin penggunaan rel bersama dari SS maka SCS memutuskan untuk melakukan pemasangan rel yang bersifat sementara hingga adanya keputusan dari pemerintah. Keputusan tersebut akhirnya baru muncul dan isinya menyebutkan bahwa SS tidak akan membangun rel tersebut untuk kepentingan pengangkutan produk ke Pelabuhan Cirebon. Pemerintah menginginkan NV.SCS dapat melakukan kesepakatan dengan SS mengenai pemanfaatan rel secara bersama. Karena pemasangan rel diperuntukan untuk jalur trem, sedangkan SS mengoperasikan kereta api. Dengan demikian, kesepakatan yang diambil adalah kontrak peralihan angkutan komoditi SS ke gerbong-gerbong SCS untuk seterusnya dibawa ke Pelabuhan (Djoko Marihandono, dkk., 2016:92).

Pada jalur menuju ke pelabuhan di wilayah Cirebon ini, terdapat jalur cabang yang menghubungkan dua pabrik gula yang langsung menghubungkannya dengan Pelabuhan Cirebon yaitu pabrik gula Sindang Laut dan Karangsuwung. Begitu pula dengan jembatan besar Sungai Losari yang terletak diantara kompleks Cirebon dan Tegal. Jalur ini selesai dan siap untuk dioperasikan bulan Oktober 1990 (*Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1897*, 1897:11).

Sedangkan untuk pembangunan jalur utama menuju pelabuhan selanjutnya adalah Semarang. Setiap pengerjaan pembangunan jalur rel trem, selalu didasarkan pada kondisi di tiap wilayahnya. Untuk wilayah Semarang sendiri karena memiliki kondisi wilayah yang memiliki banyak muara sungai serta cabang-cabangnya, maka fondasi penataan yang dibuat berdasarkan kapasitas tembok tanggul dan kanal pelabuhan. Kanal-kanal ini berfungsi sebagai penimbun rawa-rawa, sedangkan untuk air yang mengalir ke rawa ini akan dibuat saluran yang dapat mengeluarkan air tersebut. Sehingga kanal-kanal di wilayah tersebut sebagian besar didominasi tata ruang pelabuhan (Aa, A.J. Van der, 1851:346).

Pemasangan rel trem pada pelabuhan Semarang dimulai pada 1900 dengan menarik jalur kanal barat dan sepanjang tembok tanggul yang membendung air laut di kolam pelabuhan. Perusahaan NV.SCS membangun tanggul trem sendiri di sepanjang ratusan meter pada kedua sisi jalan penyebrangan sungai Semarang dengan panjang 6 meter. Sedangkan di sisi selatan tembok tanggul, dilakukan pengecoran untuk mencegah resiko longsor. Pemasangan rel trem ini lebih tinggi 1 desimeter diatas permukaan tanah (*Bijblad op het Staatsblad van Nederlands-Indie* No. 5794, 1900). Dengan berbagai kerumitan pembangunan di pelabuhan Semarang ini, tentu cukup banyak merogoh anggaran yang besar jika dibandingkan dengan Cirebon.

Jalur di pelabuhan Semarang ini memiliki gabungan dengan perusahaan lainnya seperti NV.SJS di Semarang Poncol yang ditarik melewati stasiun SS di Semarang Tawang. Oleh karena itu, rel yang terdapat dalam kompleks pelabuhan Semarang menjadi perpaduan tiga jalur perusahaan kereta api yang kemudian diikuti oleh NV.NISM dari *Vorstenlanden* dengan stasiun akhir di Semarang Tawang. Untuk jarak antara stasiun Semarang Poncol ke Pelabuhan Semarang diperkirakan sekitar 6,6 kilometer. Sedangkan untuk jarak antara stasiun Cirebon dan pelabuhan Cirebon dalam bentangan rel diperkirakan sekitar 3,7 kilometer (*Koloniaal Verslag over het jaar 1899*, 1899:137).

Pemasangan jaringan rel trem memasuki kompleks pelabuhan ini memberi banyak dampak perubahan pada tata ruang dan infrastruktur pelabuhan. Untuk memaksimalkan penggunaan fasilitas baru, Direktur Pekerjaan Umum merasa perlu mengatur kembali tata ruang pelabuhan untuk mencegah terjadinya kemacetan dan gangguan kinerja baik pengangkutan, manajemen maupun bongkar muat di pelabuhan (*Koloniaal Verslag over het jaar 1899*, 1899:137).

Pada perkembangannya hingga tahun 1897 terdapat dua jalur menuju Pekalongan yang pembangunannya telah mencapai kemajuan. Pertama, pembangunan jalur yang dimulai dari Semarang sampai perbatasan Residensi Pekalongan telah selesai, termasuk juga dengan jalur cabang di Semarang menuju pabrik gula Puguh, Gemuh dan Tjepiring. Dilanjut dengan jembatan besar Kali-Koeto yang menjadi batas antara kedua wilayah tersebut telah selesai pembangunan pada bulan Desember 1897. Kedua, jalur pelabuhan di ibukota Pekalongan. Tetapi pada jalur ini belum mengalami kemajuan yang signifikan, dikarenakan pada prosesnya masih dalam penyelidikan. Pada ruas jalur tersebut, jalur yang berada di Residensi Pekalongan sepanjang 16 km pembangunannya telah berhasil diselesaikan dengan menghubungkannya ke wilayah Residensi Pekalongan, begitu pula jalur yang menghubungkan ke wilayah Semarang sepanjang 9 kilometer (*Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1897*, 1897:9).

Selama proses pembangunannya dimulai dari wilayah Semarang melalui daerah sepanjang pantai, pelaksanaan konstruksinya mengharuskan menggunakan bahan peledak secara ekstensif dengan panjang sekitar 26 km (*Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1897*, 1897:9). Hal tersebut disebabkan oleh keadaan tanahnya yang didominasi oleh bebatuan sehingga membuat para pekerja cukup kesulitan dalam proses penggaliannya.

Sepanjang perolehan kemajuan pembangunan hingga pada tahun 1897 pelataran kereta api dan fasilitas stasiun yang dimulai dari Pekalongan hingga setengah perjalanan menuju Semarang atau tepatnya pada wilayah Batang hampir seluruhnya siap. Hal itu telah termasuk dengan jembatan-jembatan besar yang terdapat pada ruas jalur ini diantaranya Kali pekalongan, Kali Banger, dan Kali Sambung yang telah selesai. Termasuk juga dengan Kali Bojo (85 m) dan Kali Orang (40 m) yang secara struktur telah dimulai, tetapi karena sifat tanahnya yang lunak maka pembangunan jembatan ini membutuhkan pondasi yang lebih ekstra (*Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1897*, 1897:10).

Di tahun 1897 stasiun Tegal yang dilewati jalur SCS mengalami perluasan dan perubahan yang cukup signifikan baik dari segi bangunan maupun letak relnya. Stasiun tersebut diubah menjadi kantor untuk administrasi pelayanan dengan mengubah atap stasiun, depo gerbong, depolokomotif, dan pembangunan depo lokomotif baru. Sedangkan untuk depo gerbong dipindahkan. Pelaksanaan pembangunan dengan sistem *outsourcing* ini dikatakan menguntungkan untuk diterapkan pada pekerjaan konstruksi ini dalam skala yang cukup luas (*Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1897*, 1897:10).

Di wilayah Tegal sendiri melayani pembenahan gerbong yang diperuntukan bagi gerbong barang terbuka dan gerbong kayu. Pada tahun 1897 dalam bengkel ini terdapat 27

gerbong dan 104 *wagens* yang memerlukan pengerjaan untuk diperbaiki. 7 diantaranya dilakukan upaya pengecatan dan pernis, dan 52 lainnya hanya dilakukan upaya pengecatan saja. Terdapat pula penggantian 410 buah bantalan kayu jati sepanjang 1.711 m³, yang sebelumnya hanya menggunakan kayu biasa. Biaya yang diperlukan dalam pemeliharaan gerbong dan *wagens* adalah f0,17/100 kilometer (*Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1897*, 1897:17).

Untuk Tegal yang terletak di sebelah barat kota induk, jembatan Sungai Pemali, jembatan Sungai Tanjong telah selesai pada bulan Desember. Hingga pada 15 November 1897 ruas Tegal-Brebes telah dibuka untuk lalu lintas umum. Menurut laporan telegraf yang diterima, hubungan kereta api antara Cirebon dan Tegal dapat diandalkan untuk didirikan pada 1 Mei 1898.

Sementara pada febuari 1897 permohonan yang sama juga diajukan untuk pelabuhan Pekalongan. Tetapi hingga awal tahun 1898 pada jalur cabang ke pelabuhan Pekalongan tidak menemukan kesepakatan lebih lanjut dengan penguasa setempat. Akhirnya pihak NV. SCS membuat kesepakatan terakhir dengan mengubah desain awal yang pertama kali diajukan pada 11 Maret 1898 No. 24. Hal yang sama juga terjadi untuk pelabuhan Tegal belum dianggap memadai untuk dilakukan pemasangan rel, mengingat penataan intern pelabuhan masih belum selesai (*Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1897*, 1897:5).

KESIMPULAN

Keresahan mengenai angkutan transportasi di wilayah Hindia Belanda merupakan jawaban dari terbentuknya NV.SCS secara umum. Keresahan tersebut terjadi karena minimnya alat angkut yang tersedia, terlebih pada saat terjadinya Tanam Paksa yang hanya mengandalkan tenaga hewan dan manusia. Akibatnya banyak komiditi yang membusuk dan hewan-hewan yang mati. Keadaan tersebut semakin membuat proses pendistribusian menjadi semakin lama, akhirnya secara ekonomi hal ini sangat merugikan. Kemudian kemajuan teknologi transportasi berupa kemunculan kereta api turut membantu memecahkan permasalahan tersebut. Hal ini diikuti oleh banyak pihak baik pemerintah maupun swasta. Dalam hal ini NV.SCS berperan sebagai pihak swasta yang ikut campur dalam memodernisasi transportasi.

NV.SCS sendiri sebelumnya merupakan perusahaan trem milik NV.JSM yang kemudian dibeli oleh NV.SCS karena tidak dapat menstabilkan ekonomi perusahaannya. Jalur pertama yang digunakan oleh NV.SCS merupakan jalur Tegal-Balapulang. Kemudian melalui jalur ini mulai terhubung dengan wilayah-wilayah lainnya di pedalaman yang disebut sebagai jalur cabang. Tujuan utama pembangunan jalur ini adalah sebagai pengangkutan komoditas gula. Kemudian seiring dengan berjalannya waktu dengan mengikuti perkembangan dan kebutuhan yang berbeda, maka jalur ini tidak hanya berfungsi sebagai angkutan gula, tetapi juga terdapat angkutan barang dan penumpang. Rel yang dimiliki NV.SCS juga merupakan rel kereta api atau disebut sebagai rel trem, hal ini merupakan salah satu alasan mengapa NV.SCS dapat mengjangkau hingga kewilayah pedalaman.

DAFTAR PUSTAKA

- Aa, A.J. Van der. (1851). *Nederlands Oost-Indie, of beschrijving der Nederlandsche bezittingen in Oost-Indie*, Amsterdam: J.F. Schleijer, 1851.
- Aditya Dwi Laksana, Gurnito Rakhmat Wijokangko, Trisilo Harton, dan Deden Suprayitno. (2016). *Susur Jejak Kereta Api Cirebon-an*. Pusat Data, Informasi dan Kepustakaan Kereta Anak Bangsa.
- Agus Mulyana. (2017). *Sejarah Kereta Api Priangan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- ANRI, *Besluit van Generaal 28 November 1896 no.11*, bundel *Algemeen Secretarie*.
- ANRI, *Besluit van Gouvernor Generaal 1 Januari 1886 no. 3/c*, bundel *Algemeen Secretarie*.
- ANRI, *Besluit van Gouvernor Generaal 13 Februari 1886 no.3*, bundel *Algemeen Secretarie*.
- ANRI, *Besluit van Gouvernor Generaal 26 Februari 1886 no. 8*, bundel *Algemeen Secretarie*.
- ANRI, *Besluit van Gouvernor Generaal 26 Februari 1886 no. 8*, bundel *Algemeen Secretarie*.
- ANRI, *Besluit van Gouvernor Generaal 27 Februari 1886 no.14*, bundel *Algemeen Secretarie*.
- ANRI, *Besluit van Gouvernor Generaal 28 November 1896 no. 11*, Bundel *Algemeen Secretarie*.
- ANRI, *Brief Gouverment Secretarie 12 Oktober 1926 no.1879*, bundel *Algemeen Secretarie*.
- ANRI, *Brief Gouverment Secretarie 15 Juli 1931 no.1697*, bundel *Algemeen Secretarie*.
- ANRI, *Surat dari Perwakilan NV.SCS kepada Sekertaris Pekerjaan Umum 13 Maret 1907 bundel Algemeen Secretarie Grote Bunder MGS 1890 No.4439*.
- B. Schrieke. (1955). *Indonesian Sociological Studies part one*, Bandung: Sumur Bandung.
- Bijblad op het Staatsblad van Nederlands-Indie*. (1900). Batavia: G. Kolff & Co.
- Bijblad van het Staatsblad*, no. 5796.
- Departemen BOW. (1902). *verzameling van Concessievoorwaarden der Particuliere Spoorwegen en Tramwegen met Machinale Bewwgkracht*. Batavia: G.Kolff & Co.
- Djoko Marihandono, Harto Juwono, Langgeng Sulisty Budi, dan Dyah Iswari. (2016). *Dari Konsesi ke Nasionalisasi: Sejarah Kereta Api Cirebon – Semarang*. Bandung: Aset Non Railway.
- Djoko Suryo. (1989). *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Endah Sri Hartatik. (2018). *Dua Abad Jalan Raya Pantura: Sejak Era Kerajaan Mataram Islam hingga Orde Bar*. Yogyakarta: Nurmahera.

- Farda Berlian Rachmawati, Tri Yuniyanto dan Dadan Adi Kurniawan. (2022). *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS) Railways in Tegal 1895-1930*. Skripsi, Universitas Sebelas Maret.
- Haryoto Kunto. (1985). *Wajah Bandoeng Tempoe Doeloe*. Bandung: Granesia.
- Helius Sjamsuddin. (2007). *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Imam Subarkah. (1992). *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*. Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api, 1992.
- Iwan Hermawan. (2020). *Kereta Api SCS: Angkutan Gula di Cirebon*. Bandung: Balai Arkeologi Jawa Barat.
- JJG Oegama. (1982). *De Stoomtractie Op Java en Sumatra*, Vreeland: Kluwer Technische Boeken B.V. Deventer-Antwerpen.
- Koloniaal Verslag over het jaar 1899*.
- Kuntowijoyo. (2005). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Benteng.
- Lubis, N.H. (2000). *Sejarah Kota-Kota Lama di Jawa Barat*. Bandung: Alqaprint.
- M Yusril Mirza. (2023). *Transportasi Kereta Api SCS (Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij) di Kabupaten Kendal Pada Tahun 1897-1930*. Jurnal Universitas Jambi.
- M.M. Couvee. (1907). *De Tranwegen Op Java: Les Chemins de Fer Economiques de l' ile de Java*. S., Gravenhage: Koninklijke Bibliotheek.
- Oliver Johannes Raap. (2017). *Sepoer Oeap Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Raap, O.J. (2017). *Sepoer Oeap Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Rudhi Parasetya. (2011). *Perseroan Terbatas: Teori dan Praktik*. Jakarta: Sinar Grafika.
- S.E. Reitsma. (1912). *Bij de opening van de lijn Tjikampek-Cheribon*, (Surabaya: Gedrukt bij het Soerabaya Handelsblad.
- Suhartono. (1976). *Transportasi dan Perkembangan Jawa Tengah*, dalam bulletin Yaperna, No. 17 Tahun III Nopember. Jakarta: Yayasan Perpustakaan Nasional.
- Suhartono. (1995). *Bandit-bandit Pedesaan di Jawa: Studi Historis 1850-1942*. Yogyakarta: Aditya Media.
- Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1897*.
- Verslag Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij 1911*.