

## **Stasiun Djoernatan Centraal Semarang: Sebuah Riwayat Stasiun Trem Kolonial**

**Dewi Afriani Lubis<sup>1</sup>, Heru Mulyanto<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro

<sup>2</sup>Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya Universitas Indonesia

**Email:** heru.mulyanto@ui.ac.id

### **Abstract**

*Djoernatan Centraal Station, formerly known as Semarang Centraal Station, is an inactive tram station located in Purwodinatan, Central Semarang. This station used to be a large station that had quite a lot of railroad lines such as a locomotive depot, carriage depot, warehouse, and even a workshop. This station was built around the mid-1800s and was built by Samarang-Joana Stroomtram Maatschappij which was the Dutch East Indies railroad company. Djoernatan Centraal Station was the center of the Semarang City steam tram network at that time. Apart from connecting the Djoernatan Centraal station with the Semarang NIS Station (Kemijen Station) in Tambaksari and the Port of Semarang, this city tram also takes the Jurnatan-Bulu and Jurnatan-Jomblang routes. The Jurnatan-Bulu route is on the side of Jalan Bojong (Pemuda Street) while the Jurnatan-Jomblang route runs along the road which is now known as Jalan MT Haryono. This tram line was closed in 1940 due to unprofitability and all remaining locomotives and carriages were moved to Surabaya. This research reveals the development of the Djoernatan Centraal station since the beginning of its construction, its management, and the period when this station ended and closed.*

**Keyword:** *Development of the station. Jurnatan Station, Tram Station, Semarang-Joana Stroomtram Maatschappij.*

### **Pendahuluan**

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) Stasiun memiliki pengertian sebagai tempat menunggu bagi calon penumpang kereta api dan tempat pemberhentian kereta api. Sedangkan Sentral menurut KBBI memiliki arti tengah-tengah atau pusat. Jika digabungkan berdasarkan pengertian dari KBBI, Stasiun Sentral dapat diartikan sebagai tempat pemberhentian kereta api pusat. Stasiun Sentral memiliki fungsi sebagai tempat transit yang memiliki banyak layanan kereta api regional, domestik, dan internasional yang disediakan oleh perusahaan kereta api yang menaunginya. Untuk studi kasus Stasiun Djoernatan Centraal, stasiun ini berfungsi sebagai stasiun pusat yang melayani pengangkutan penumpang dan juga bongkar-muat barang. Perlu ditinjau pula pengaruh model perancangan stasiun kereta api terhadap intensitas beban lalu lintas dan kepadatan arus pengangkutan barang dalam jaringan jalur perkeretaapian.

Maksud dalam perancangan stasiun kereta api adalah untuk mengatasi pemecahan masalah transportasi agar kepadatan lalu lintas kota dan antar kota dapat diminimalisir dengan baik.<sup>1</sup> Sementara hubungan antara perancangan jalur

---

<sup>1</sup> Teshanda Rizki H, dkk. Perancangan Stasiun Kereta Api Terpadu dengan Terminal Bus di Semarang. <http://repository.uki.ac.id/1333/>

perkeretaapian dengan kemudahan lalu lintas antara di stasiun Djoernatan Centraal adalah bahwa Stasiun ini memiliki perancangan jalur yang kurang efektif. Stasiun jurnatan Central adalah Stasiun trem yang kedua jalurnya berada pada sisi kiri dan kanan ruas jalan Kerkstraat, sehingga aktivitas pindah jalur yang dilakukan kereta dan trem di stasiun Djoernatan Central akan mengganggu lalu lintas kendaraan di ruas jalan terkait. Dengan demikian dapat dilihat bahwa sistem perancangan jalur kereta api di stasiun Djoernatan Centraal tidak tertata dengan baik. Dapat disimpulkan dari sini bahwa secara mendasar, stasiun Djoernatan Centraal perlu dikaji lebih lanjut mengenai sistem pengelolaan jalurnya. Namun di sini masih belum ada satupun karya yang membahas mengenai stasiun Djoernatan Central secara spesifik. Maka, artikel ini perlu ditulis untuk mengungkap sejarah stasiun ini dan menganalisis permasalahan yang terdapat pada stasiun Djoernatan Centraal.

SJS (Semarang-Joana Stroomtram-Maatschappij) merupakan salah satu perusahaan kereta api swasta di Hindia Belanda yang melayani pengangkutan hasil perkebunan dan hasil bumi disepanjang lintasannya sejak tahun 1800-an. Pada masa kemakmurannya SJS juga digunakan untuk memperlancar arus distribusi barang ke Pelabuhan Semarang. Jaringan rel SJS antarkota berada di sepanjang jalan raya menuju daerah keresidenan Pati dan Rembang. Daerah lintasan SJS dulu dikenal sebagai jalur lintasan penghasil gula, kapuk, dan kayu jati, serta bahan-bahan bangunan lainnya. SJS terus mengalami perkembangan yang sangat pesat hingga tahun 1940 dan tak terlepas dari adanya pengaruh industri gula dan hasil bumi lainnya. Setidaknya ada sekitar 11 pabrik gula di wilayah keresidenan Pati yang mempercayakan hasil produksinya untuk didistribusikan oleh SJS. Total jaringan rel milik SJS membentang sepanjang 407 km dari arah Semarang Timur. SJS memiliki stasiun induk yaitu Stasiun Semarang Jurnatan yang dimana sekarang stasiun tersebut sudah tidak ada bekasnya kecuali logo yang masih ada jelas di atas bangunan ruko Kawasaki.<sup>2</sup>

SJS membangun suatu stasiun di lokasi yang sekarang merupakan Pasar Jurnatan. Stasiun Jurnatan itu adalah stasiun sentral, berukuran cukup megah. Sedangkan kantor SJS sendiri terletak persis di simpang Jalan Ronggowarsito dan Jalan Pengapon. Kini masih dapat dilihat walau kondisinya rusak berat. Namun sangat disayangkan Stasiun Jurnatan sama sekali sudah tidak berbekas.

Pada tahun 1881 SJS ditugasi oleh Pemerintah Hindia Belanda untuk membuka rute trem yang melayani wilayah Kota Semarang, Jalur trem SJS berawal dari Stasiun Centraal Jurnatan dan memiliki beberapa jalur trem yang dibangun yaitu, jalur Jurnatan-Jomblang yang melintasi kawasan Semarang daerah Selatan seperti Karangturi, Bangkong, dan berakhir di Stasiun Jomblang. Jalur Jurnatan-Bulu melintasi sepanjang jalan Bodjong (Jalan Pemuda) dan berakhir di tepi Banjir

---

<sup>2</sup> A.Syhabuddin. Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS): Jalur Semarang-Juwana Tahun 1881-1910. *Ilmu Sejarah-SI*, 4(2), (2019): 20

Kanal, jalur ini juga memiliki cabang ke Stasiun Pendrikan SCS yang memiliki 3 stopplast (pemberhentian) namun sangat disayangkan penelusuran lapangan belum ditemukan di dalam peta maupun foto meskipun Stasiun Pendrikan sendiri ditemukan sudah beralih fungsi menjadi warung-warung. Stasiun Pendrikan adalah stasiun kecil di jalur milik Samarang Chirebon Stoomtram Maascappij (SCS), yang merupakan kereta api jarak jauh ke Cirebon. Jalur Jurnatan-Kleine Bloom (Pelabuhan) dan Jalur Jurnatan-Semarang NIS (Stasiun Kemijen) juga merupakan jalur lainnya yang dilewati oleh kereta api trem milik SJS ini. Trem kota di Semarang semakin maju dan mampu melayani kebutuhan transportasi penduduk Semarang, sehingga Stasiun Jurnatan dibangun menjadi lebih besar dengan nama Stasiun Semarang Centraal, bahkan SJS juga membangun kantor pusat dan bengkel kereta di Pengampon. Banyaknya kemunculan mobil dan bis pasca perang dunia pertama, kegagalan pendanaan untuk perbaikan infrastruktur, subsidi trem kota, dan operasionalnya dirasa semakin tidak menguntungkan akhirnya secara resmi pada tahun 1940 di bulan Februari Stasiun Semarang Centraal ditutup. Pada tahun 1974 Stasiun Jurnatan harus ditutup juga dan semua kereta yang melintas dan dilayani di stasiun ini dialihkan ke Stasiun Tawang. Stasiun Jurnatan termasuk kedalam stasiun kereta api non-aktif kelas besar yang berada di daerah Purwadinan, namun ternyata tidak masuk di dalam daftar aset perkeretaapian Indonesia yang dikelola oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) yang kemudian dialih fungsikan sebagai Terminal Bus Induk. Pada tahun 1980 bekas bangunan stasiun dibongkar total sehingga tidak meninggalkan bekas dan bukti sejarah lagi. Kemudian di atasnya dibangun pusat perdagangan yang sangat besar.<sup>3</sup>

Tidak adanya sisa bekas dan bukti sejarah kecuali logo dan arsip-arsip yang menjelaskan mengenai Stasiun Semarang Centraal ini, maka dari itu penting untuk dibahas dan ditelusuri jejak-jejaknya sebagai bukti bahwa perkembangan transportasi di Kota Semarang khususnya kereta trem sangatlah besar dan pesat pada masanya. Belum banyak yang membahas dan menelusuri jejaknya padahal hal ini sangat penting untuk diulas sebagai salah satu dari sejarah perkembangan transportasi di Kota Semarang yang berawal dari perkeretaapian.

Penelitian ini akan membahas bagaimana perjalanan Stasiun Jurnatan Sentral Semarang dari masa jayanya hingga masa keruntuhannya. Stasiun Jurnatan Sentral menjadi stasiun trem pertama yang mengoperasikan kereta api trem dalam kota. Perusahaan kereta api yang menaungi kereta api trem ini adalah perusahaan kereta api milik hindia-belanda bernama SJS (Semarang-Joana Stroomtram).

Penelitian ini bertujuan pula untuk mengulas secara lebih detail mengenai Stasiun Semarang Centraal sebagai stasiun kereta trem terbesar di Kota Semarang pada masanya. Sangat disayangkan jika sejarah penting mengenai perkembangan

---

<sup>3</sup> R.S. Saraswati, & Purwanto. Jejak Sejarah Trem Kota Semarang 1881-1840. *Jurnal Arsitektur Kolaborasi*, 2(1), 10-17, (2022): 14-16

transportasi modern pertama di Kota Semarang ini tidak diulas dan tidak diangkat. Maka dari itu penelitian ini berinisiatif untuk mengangkat dan mengulas perjalanan Stasiun Semarang Centraal sebagai stasiun kereta terbesar di Kota Semarang dan bagaimana perannya bagi masyarakat Kota Semarang. Penelitian Ini memiliki rumusan masalah: (1). Bagaimana peranan Stasiun Trem Djoernatan Centraal sebagai moda transportasi Semarang-Joana? (2). Bagaimana titik awal pembangunan hingga kemajuan Stasiun Djoernatan Centraal? (3). Bagaimana proses kemunduran Stasiun Djoernatan Centraal?

### **Metode Penelitian**

Metode yang digunakan adalah metode sejarah, yang dimana Metode Sejarah terdiri atas empat langkah yang berurutan yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Pertama, heuristik atau pencarian dan pengumpulan sumber sejarah yang bersifat primer dan sekunder. Kedua, kritik sumber yang dimana pada tahapan ini dilakukan kritik terhadap sumber yang telah dikumpulkan pada proses heuristik untuk memastikan otentisitas dan kredibilitas sumber yang sudah terkumpul. Setelah pengumpulan sumber, dilakukan pengujian sumber melalui kritik intern. Ketiga, interpretasi, yaitu kegiatan menghubungkan antara fakta-fakta yang ditemukan berdasarkan hubungan kronologis dan sebab-akibat dengan melakukan imajinasi, dan analisis. Tahap ini penting dilakukan karena fakta-fakta sejarah yang ditemukan masih tidak saling berhubungan, dan belum menunjukkan makna. Keempat, historiografi yaitu tahapan rekonstruksi atau penyusunan tulisan sejarah secara kronologis dan sistematis, sehingga dapat dibaca dan dipahami dengan baik oleh pembacanya.<sup>4</sup> Sumber dalam artikel ini diperoleh dari beberapa lembaga kearsipan dan perpustakaan seperti Perpustakaan Nasional Indonesia dan juga Lembaga Kearsipan Leiden. Sumber lainnya juga didapatkan dari artikel-artikel jurnal yang banyak tersedia di Internet dan juga wawancara narasumber. Seluruh sumber dikumpulkan dari berbagai media untuk melengkapi sumber primer maupun sekunder yang sudah terkumpul.

### **Hasil dan Pembahasan**

#### **Samarang-Joana Stoomtram Maatschapij: Sebuah Intermezzo**

Samarang-Joana Stoomtram Maatschapij (seterusnya disebut SJS) merupakan salah satu jaringan perusahaan kereta api swasta yang ada di pulau Jawa, tepatnya di kota Semarang dan sekitarnya. Selain Samarang Joana Stoomtram Maatschapij, terdapat banyak perusahaan kereta api swasta seperti Serajoedal Stoomtram Maatschapij (SDS), Semarang Cheribon Stoomtram Maatschapij (SCS), Kediri Stoomtram Maatschapij (KSM), dan banyak lagi. Perusahaan-

---

<sup>4</sup> Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Penerbit Bentang, 1995).

perusahaan kereta api ini mulai bermunculan sejak tahun 1875, termasuk SJS. Pembangunan jalur trem Semarang-Juana dimulai setelah permohonan konsesi yang diajukan oleh J.F. Dijkman, W. Walker, dan G.H. Baron Clifford disetujui oleh pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1881. SJS merupakan perusahaan kereta api swasta yang pertamakali membangun jalan trem di Indonesia dan diijinkan membangun jalan trem melewati atau sejajar dengan jalan raya milik Gubernemen yang telah lebih dulu ada.<sup>5</sup>

Jalur utama yang dibangun oleh SJS adalah lintas Semarang – Juana sepanjang 87,6 kilometer.<sup>12</sup> Kecuali itu SJS juga membangun jalur trem dalam kota sepanjang kurang lebih 11,8 kilometer dengan trayek Jurnatan-Jomblang dan Jurnatan-Bulu yang kemudian diperpanjang menjadi Jurnatan-Bulu-Banjir Kanal Barat.<sup>6</sup> Dari sini, dapat dilihat bahwa stasiun Djoernatan Centraal merupakan bagian dari jaringan SJS yang memiliki nilai penting karena rute SJS berawal dari stasiun Doernatan Centraal. Pembangunan jalur kereta api Semarang-Juwana oleh Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS) telah memberikan pengaruh terutama dalam bidang sosial ekonomi. Tidak hanya bagi perusahaan, melainkan pihak-pihak lain disekitarnya yakni masyarakat umum dan pengguna layanan kereta api. Pemerintah Hindia Belanda juga turut diuntungkan dalam pembangunan jalur ini. Sejak pembukaan jalur Semarang-Juwana, perusahaan ini telah menarik minat masyarakat pribumi untuk bekerja.<sup>7</sup> Berikutnya, kita akan membicarakan stasiun pertama dalam jaringan SJS, yaitu stasiun Djoernatan Centraal.

### **1. Peranan Stasiun Djoernatan Centraal pada Jaringan SJS Maatschappij.**

Stasiun Djoernatan selama masa operasinya berperan menjadi *the emerging* bagi jalannya perkeretaapian Semarang yang memajukan transportasi trem uap Semarang. Perkembangan perkeretaapian di Semarang sangat pesat bahkan bias dikatakan Semarang merupakan pusat bagi perkembangan perkeretaapian. Setidaknya ada 6 stasiun di kota Semarang ini yaitu stasiun Kemijen, stasiun Jurnatan, stasiun Jomblang, stasiun Pendikran, stasiun Tawang dan stasiun Poncol.<sup>8</sup>

Selama pengelolaan Stasiun Djoernatan Centraal dari awal hingga akhir, stasiun ini pernah melaksanakan uji coba kereta malam. Uji coba ini diprakarsai langsung oleh SJS. Pada kesempatan digelarnya Pasar Malam Semarangscbe dari

---

<sup>5</sup> Endang, Susilowati. Peranan Trem Semarang - Juana Sebagai Alat Transportasi di Pantura Jawa Tengah Pada Akhir Abad 19. Dalam: *Prosiding Seminar Nasional Pengembangan Kebudayaan Nasional Berbasis Kearifan Lokal*. Penerbit: Fasindo Press, 2012: 4

<sup>6</sup> Endang, Susilowati. Peranan Trem Semarang - Juana Sebagai Alat Transportasi di Pantura Jawa Tengah Pada Akhir Abad 19. Dalam: *Prosiding Seminar Nasional Pengembangan Kebudayaan Nasional Berbasis Kearifan Lokal*. Penerbit: Fasindo Press, 2012: 4

<sup>7</sup> Syhabuddin, A. "Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS): Jalur Semarang-Juwana Tahun 1881-1910. *Ilmu Sejarah-SI*, 4(2), (2019): 215

<sup>8</sup>Yusi Ratnawati. Perkembangan Perkeretaapian pada Masa Kolonial di Semarang Tahun 1867-1901. *Journal of Indonesian History* Vol. 3 No. 2 tahun 2015 Hlm. 65-69.

akhir Juli hingga 15 Agustus, Nederlandsch Indische Stoomtram (N.I.S), Samarang-Cheribon Stoomtram (S.C.S), dan S.J.S. menjalankan kereta malam pada tiga minggu berturut-turut setiap hari Sabtu. Kereta dari N.I.S. ke Solo dan Djokjakarta berangkat pukul 23.30 malam; hasilnya bagus pada hari Sabtu kedua (6 Agustus) dan hasilnya sedang pada dua hari Sabtu lainnya. Kereta malam S.C.S. berangkat dari Semarang-Barat menuju Pekalongan pukul 12:00 malam; hasilnya sangat bagus pada tiga hari Sabtu. Yang kurang berhasil adalah kereta malam S.J.S. dari Semarang—Djoernatan ke Kudus pukul 12.15 malam; hasilnya sedang. Tarif normal yang sudah sangat rendah diterapkan di ketiga perusahaan tersebut.<sup>9</sup>

Stasiun Djoernatan Centraal yang pada awal pembangunannya difungsikan untuk perhentian kereta barang dan orang pernah ditunjuk sebagai stasiun transit barang-barang dari jalur Kenijen dan Samarang-Cheribon. Hal tersebut tertuang dalam pasal 1 peraturan umum perkeretaapian Hindia Belanda. Berikut adalah pasal yang menyatakan bahwa Djoernatan Centraal pernah berkontribusi sebagai stasiun transit:

**Pasal 1.**

1. Di Semarang station besar N.I.S. jaitoe station pemindahan antara Spoorweg Semarang-Vorstenlanden Kereta djoersoean S.J.S. dan S.C.S.; aken tetapi kiriman spoed bestelgoed dan kiriman bestelgoed jang bisa busuk mesti di bawak dan di trimahken dengan kreta bestel N.I.S.M. pada Centraalstation S.J.S. atawa goedang S.C.S.

2. Centraalstation S.J.S., goedang dan station Pendrian S.C.S. tida menrima barang kiriman jang aken di trimaken pada station Semarang N.I.S.M.<sup>10</sup>

Dari kutipan arsip di atas, dapat diketahui bahwa barang-barang yang sifatnya tidak tahan lama dan bisa membusuk yang datang dari jalur Samarang-Cheribon Stoomtram (S.C.S) dan stasiun Kemijen (N.I.S.M) harus dibawa ke Stasiun pusat S.J.S, yang mana stasiun itu adalah Stasiun Djoernatan Cenntraal.

**2. Titik Awal Pembangunan Hingga Kemajuan Stasiun Djoernatan Centraal.**

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, tahun 1881 merupakan awal SJS membangun jaringan perkeretaapian lintas Semarang-Juana. Jika stasiun pusat SJS yang pertama adalah Stasiun Djoernatan Centraal, maka dapat dianggap bahwa tahun 1881 merupakan awal didirikannya Stasiun Djoernatan Centraal seperti yang tertera dalam gambar 1. dan 2.

---

<sup>9</sup> Tijdschrift Spoor en Tramwegen Vol, 11, No. 20 27 September 1938, hlm 516

<sup>10</sup> Arsip: *Vijfde Wijzigings- en Aanvullingsb; ad op de Regeling van het Doorgaand Vervoer van Goederen Tusschen Spoor en Tramwegen vooe Algemeen Verkeer*. 1 September 1908: pasal 1 No. 1 dan 2.

**Gambar 1.** Stasiun Djoernatan Central. Tanggal tidak diketahui



Sumber: <http://hdl.handle.net/1887.1/item:908129>

**Gambar 2.** Wilayah tempat Stasiun Djoernatan berada di tahun 2022



Sumber: Dokumentasi penulis

Trem Uap Semarang-Joana mula-mula membangun terminalnya seluruhnya di Djoernatan, baik untuk angkutan barang maupun penumpang, sementara memiliki bengkel di Pengapon. Jalur kereta pulang-pergi Djoernatan dibagi menjadi dua bagian oleh Jalan Kerkstraat, yang di atasnya lalu lintas padat bebas, sehingga lalu lintas di jalan tersebut sering terhambat oleh gerakan peralihan kereta antar jalur di

kiri dan kanan jalan Kerkstraat.<sup>11</sup> Dari sini, dapat dilihat bahwa jalur trem uap Stasiun Djoernatan dibangun dengan pola sejalan mengikuti ruas jalan utama, yaitu Jalan Kerkstraat. Sifat trem di Eropa memang demikian adanya, lalu hal tersebut diadopsi dan disesuaikan dengan kondisi jalanan di Indonesia, dimana pembangunan ruas rel diletakkan di kiri dan kanan ruas jalan.

Namun, karena jalur trem adalah jalur yang belokannya sering sekali memotong ruas jalan kota, maka masalah-masalah lalu-lintas dan kemacetan kota Semarang dan sekitarnya tak dapat dielakkan. S.J.S. berkomitmen untuk mengurangi gangguan ini, antara lain: dilanjutkan dengan mendirikan halaman pembelokan trem di Pengapon di sebelah utara melalui sambungan ke Demak dan di sebelah timur bengkelnya. Bantuan ini memang membawa perbaikan, tetapi sama sekali tidak menghilangkan gangguan yang ditimbulkan oleh KA Djoernatan dan sambungannya terhadap lalu lintas kota.<sup>12</sup>

Mengingat bahwa Pengapon merupakan Stasiun yang jaraknya masih dekat dengan stasiun Djoernatan, maka kemacetan lalu lintas masih tak kunjung diperbaiki. Posisi Pengapon yang sedikit disebelah utara Djoernatan masih menghasilkan kemacetan ketika trem-trem melakukan gerakan shunting (berpindah jalur dengan memotong ruas jalan). Di awal subbab, telah disebutkan bahwa pada awalnya, Stasiun Djoernatan Centraal melayani lalu lintas pengangkutan orang dan kargo. Maka dari itu, dari Djoernatan, S.J.S. juga melayani pergudangan di Kalibaru Timur, dimana memiliki sepasang rel di sepanjang bagian depan gudang, serta sambungan di bagian belakang yang menghubungkan rel gudang dan sambungan ke Kalibaru Timur dan Barat der N.I. S. melintasi sambungan dengan Kalibaroe-Barat sebagian di sepanjang jalur kota di atas Bodjong, yang di Karang Tengah memiliki sambungan sepanjang jalan ini dengan stasiun Semarang-Barat, yang merupakan terminal Perusahaan Trem Uap Semarang-Cheribon.<sup>13</sup>

Disebutkan pula dalam arsip *Rapport Der Commissie tot Onderzoek der Spoor-en Tramwegtoestanden In en om Semarang, Ingesteld bij Gouvernementsbesluit van 26 October 1918* bahwa Stasiun Djoernatan Centraal pernah ditetapkan menjadi stasiun pangkalan barang disamping Stasiun Spoorlan karena letaknya yang strategis dan dekat dengan pusat perdagangan lokal dan eceran. Tertuang dalam kutipan berikut:

“Lagi pula, sekarang ada pangkalan barang NIS di Spoorlaan, yaitu di dekat area pelabuhan, dan pangkalan barang S.J.S. di Djoernatan, dekat dengan pusat perdagangan lokal dan eceran”.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> Arsip no. 4: *Rapport Der Commissie tot Onderzoek der Spoor-en Tramwegtoestanden In en om Semarang, Ingesteld bij Gouvernementsbesluit van 26 October 1918* No. 68.

<sup>12</sup> Arsip no. 4: 26 October 1918 No. 68.

<sup>13</sup> Arsip no. 4: 26 October 1918 No. 68.

<sup>14</sup> Arsip no. 4: 26 October 1918 No. 68.

Dengan demikian, ini menjadi pertanda bahwa tahun 1918 menjadi awal bagi Stasiun Djoernatan Centraal dalam mencapai masa jayanya. Puncak kejayaan Stasiun Djoernatan adalah ketika pemerintah Hindia Belanda menetapkan peraturan bahwa semua kegiatan transshipment akan diarahkan ke stasiun Djoernatan Centraal.

Dalam hal lalu lintas barang, perlu dicatat di sini bahwa perusahaan swasta mencegah transshipment ganda di ruas lebar Semarang—Goendih dengan mengarahkan lalu lintas tersebut melalui Semarang (Djoernatan)—Demak—Poerwodadi—Kradenan, der S.J.S. Kebijakan yang akan ditempuh oleh Pemerintah Hindia Timur sehubungan dengan Noorderlijn akan dibahas lebih rinci dalam Bab IV: Goendih—Soerabaja dan cabang-cabangnya.<sup>15</sup>

Dengan demikian, Stasiun Djoernatan mengalami masa jayanya. Mengingat bahwa Stasiun Djoernatan Centraal kini difungsikan sebagai stasiun pusat transit kargo, maka kepadatan aktivitas kereta api yang melintas akan semakin banyak. Maka dari situ diperlukan penambahan jumlah rel ataupun revitalisasi Stasiun Djoernatan Centraal. Dengan ini, pemerintah Gemeente pada 1916 melakukan konsesi elektrifikasi Trem di sepanjang beberapa jalur dan penggabungan dua jalur ke Stasiun Djoernatan Centraal.

**Pasal 1.**

a.) Konsesi meliputi pembangunan dan pengoperasian jalur trem dengan tenaga penggerak listrik, menggunakan panduan overhead, di sepanjang jalan berikut, yang ditunjukkan pada rencana milik kondisi ini:

1. Jalur dari Tawang ke Djomblang;
2. Sebuah garis yang membentang dari Djomblang dan menghubungkannya ke garis I, ke Tjandi (awal Kanarilaan);
3. Garis yang membentang dari aloon-aloon di sepanjang jalan Bodjongsche dan Boeloe ke saluran Westerlandjir;
4. Sebuah jalur yang menghubungkan jalur I dan III tersebut di atas, berjalan sepanjang Djoernatan dan melewati Aloon-Aloon dengan jalur pengalihan terkait, melewati Verlengde Kerkstraat dan sepanjang Altingstraat ke Aloon-Aloon.<sup>16</sup>

Tahun 1916-1918 menjadi tahun dimana Stasiun Djoernatan Centraal mengalami peningkatan aktivitas transit barang. Karena padatnya aktivitas barang dan penggabungan jalur, maka diperlukan pemasangan ndtalasi baru ataupun pelebaran lintasan. Dalam arsip *Dienst der Staatspoor en Tramwegen Mededeelingen Administratieve Dienst*. No. 1, Indische Spoorweg-Politiek. Deel

---

<sup>15</sup> Arsip No. 3: *Dienst der Staatspoor en Tramwegen Mededeelingen Administratieve Dienst*. No. 1, Indische Spoorweg-Politiek. Deel VIII (Januari 1916).

<sup>16</sup> Arsip No. 3: (Januari 1916).

VIII (Januari 1916), pasal 17 dan 18, dilaporkan bahwa terdapat tindakan pelebaran jalur dan konstruksi jalur ganda pada Stasiun Djoernatan Centraal.

**Pasal 17.**

Ukuran lintasan akan menjadi 1.067 meter, tergantung pada pelebaran lintasan yang diperlukan di tikungan.

**Pasal 18.**

a. Untuk konstruksi jalur dengan jalur tunggal atau jalur ganda ditentukan sebagai berikut:

Jalur 1 akan dibangun dengan double track;

Jalur 2 dengan jalur tunggal;

Jalur 3 dengan jalur ganda dari Aloon-Aloon ke Bodjongpark dan dengan jalur tunggal dari sana ke Westerlandjirkanaal;

Jalur 4 jika memungkinkan dengan jalur ganda sepanjang Djoernatan dari jalan menuju Djomblang hingga Verlengde Kerkstraat dan sebaliknya dengan jalur tunggal; baris 5, 6, 7, 8, 9 dan 10 dengan single track.

b. Pengandaan lintasan pada jalur lintasan tunggal dapat dilakukan dengan izin dari Dewan Kota.<sup>17</sup>

Laporan di atas menunjukkan bahwa ada penambahan kapasitas rel pada Stasiun Djoernatan menjadi 1.067 meter dan konstruksi jalur ganda sepanjang Stasiun Djoernatan menuju Djomblang. Pengelolaan yang demikian menunjukkan usaha-pemerintah kolonial untuk semakin maju.

Selain pembangunan tersebut, jalur rel Stasiun Djoernatan juga sempat dihubungkan dengan jalur kereta api ke Pelabuhan Kali Baru. Kali baru pada masa itu adalah pelabuhan terbesar Semarang. Jika kita membandingkan keadaan pada zaman itu dengan keadaan yang ada setelahnya, tampak bahwa lalu lintas antara kota dan Kalibaru-Timur sekarang harus melintasi hubungan Djoernatan-Bodjong dan hubungan Djoernatan dengan gudang-gudang di sepanjang Kalibaru-Timur.<sup>18</sup>

### **3. Proses Kemunduran Stasiun Djoernatan Centraal**

Kemunduran Stasiun Djoernatan Centraal tidak bisa dilepaskan dari bentuk dan model jalur trem dan Stasiun Djoernatan yang berada di antara jalan Kerkstraat. Gerakan shunting (perpindahan jalur kereta antar rel) dianggap mengganggu lalu lintas, meskipun sudah dibantu dikurangi intensitasnya oleh Stasiun Pengapon.

---

<sup>17</sup> Arsip no. 3: (Januari 1916).

<sup>18</sup> Arsip no. 4: *Rapport Der Commissie tot Onderzoek der Spoor-en Tramwegtoestanden In en om Semarang, Ingesteld bij Gouvernementsbesluit van 26 October 1918* No. 68.

Maka dari itu, tanda-tanda protes dan ketidaksetujuan terhadap keberadaan Stasiun Djoernatan telah timbul sejak 8 Februari 1913.

Berdasarkan kesimpulan rapat Dewan Gemeenterad Semarang pada 8 februari 1913, Sub 12e dari kesimpulan Komisi menyatakan bahwa penutupan halaman stasiun S.J.S. di Jurnatan harus diperjuangkan. Panitia sampai pada kesimpulan ini setelah mempertimbangkan bahwa perlintasan sebidang di jalan gereja merupakan hambatan yang sangat serius bagi lalu lintas publik.<sup>19</sup>

Setelah mendapat nasehat dari Gemeenteraad Semarang, dewan direksi S.J.S. sepakat untuk menjawab nasihat komisi Gemeenteraad dengan tawaran solusi baru untuk mencegah agar jalur Stasiun Djoernatan tidak ditutup. Solusi yang ditawarkan S.J.S kepada Gemeenteraad yaitu, jalan menuju Demak akan dipotong dua, yakni sepanjang Pengapon menjadi tiga jalur, sedangkan perlintasan sebidang di dekat kantor S.J.S. dipindahkan ke utara dan tidak memotong S.J.S. yang berada di daerah dekat Tawang diperlukan. Solusi yang diusulkan tersebut memiliki keuntungan yaitu pekarangan Djoernatan dapat dipertahankan untuk sementara waktu; namun, harus, sehubungan dengan persyaratan lalu lintas normal atau karena alasan lain.<sup>20</sup>

Direksi S.J.S berhasil mempertahankan Stasiun Djoernatan Centraal agar jalurnya tidak ditutup dengan memotong jalan menuju Demak, menambah jalur Pengapon, dan memindahkan perlintasan trem di dekat kantor S.J.S. Namun, solusi tersebut tidak bertahan lama. Pada Januari 1925, S.J.S menjual sebagian jalur trem Djoernatan, yaitu jalur Djoernatan-Djomblang. Penjualan tersebut tertuang dalam arsip Departemen Tata Usaha Komunikasi (Kantor Pusat) No. 1. Tentang Politik Perkeretaapian Hindia bagian VIII (Januari 1925) sebagai berikut:

#### **PASAL 1**

(1) Perusahaan menjual kepada Pemerintah Kota, yang membeli, haknya atas jalur trem dari Djoernatan ke Djomblang dan dari Djoernatan ke Boeloe (Kanal Bandjir), cabang di ibukota Semarang dari jalur trem uap dari Semarang ke Joana, yang selanjutnya jalur trem disebut sebagai 'jalan trem'.

(2) Penjualan hanya mengenai bangunan atas, pekerjaan, bangunan atau pertukangan, semuanya dalam keadaan seperti pada hari pemindahan.

(3) Penjualan tidak termasuk rel, saklar dan perlengkapan stasiun yang berdampingan dengan halaman stasiun Djoernatan, yang terletak di dalam batas halaman stasiun tersebut.<sup>21</sup>

Titik ini dianggap sebagai awal dari kemunduran Stasiun Djoernatan Centraal yang signifikan karena sebagian jalur kereta api sudah tidak menjadi hak milik S.J.S

---

<sup>19</sup> Arsip No. 3: (Januari 1916).

<sup>20</sup> Arsip No. 3: (Januari 1916).

<sup>21</sup> Arsip No. 2: *Dienst der Staatspoor en Tramwegen Mededeelingen Administratieve Dienst*. No. 1, Indische Spoorweg-Politiek. Deel VIII (Januari 1925)

lagi, melainkan dikelola oleh pihak Gemeente Semarang. Oleh karena itu, Kotamadya membayar kepada Perusahaan suatu kontribusi berupa bunga dan penyusutan biaya pembangunan, modifikasi dan perluasan, serta perlengkapan stasiun dan biaya operasi dan pengelolaannya.<sup>22</sup>

Setelah pembelian hak jalur Djoernatan-Djomblang, pada 1940 Stasiun ini ditutup. Secara umum, disepakati bahwa pemindahan stasiun penumpang S.J.S. di Djoernatan ke Tawang diinginkan, baik karena keberatan lalu lintas kota halaman, yang berpotongan dengan Kerkstraat yang padat, dan di jalur penghubung jalan umum, serta, karena ketidakefisienan hubungan tersebut dengan peningkatan lalu lintas, kurangnya kesempatan untuk perluasan dan kurangnya kohesi dengan stasiun dan pekarangan dari layanan lain.<sup>23</sup>

Penutupan stasiun Djoernatan Centraal menyangkut dua kepentingan, yaitu keselamatan dalam lalu lintas yang belum dapat dihindari dari jalur kereta api di dekat Demakschenweg dan Spoorlaan, serta lalu lintas di Spoorlaan, yang menjadi lebih sulit ketika banyak perlintasan sebidang terpisah. Selain itu, adalah wajar untuk mempraktikkan ekonomi dengan menyelaraskan posisi jalur dengan jalur di masa depan sejauh mungkin, sambil tetap memperhatikan efektivitas solusi untuk lalu lintas.<sup>24</sup> Dan dengan demikian, Stasiun Djoernatan Centraal resmi ditutup pada 1940 karena dianggap tidak lagi menguntungkan.

## **Simpulan**

Stasiun Djoernatan Centraal dalam jaringan Samarang-Joana Stoomtram Maatschapij berperan sebagai stasiun trem pertama dalam jaringan ini yang melayani transportasi orang dan barang baik dalam bentuk pemberangkatan ataupun transit stasiun. Barang-barang yang ditransitkan di stasiun ini adalah barang-barang khusus yang tidak tahan lama seperti buah-hasil laut, daging, bahan kimia, dan lain-lain.

Selain menjadi stasiun transit barang, Doernatan Centraal juga ditetapkan sebagai stasiun pangkalan barang dan stasiun trem kota yang telah dielektrifikasi oleh pihak terkait. Stasiun Djoernatan juga sempat menambah jalur dan menggandakan trek relnya, serta dihubungkan dengan jalur kereta barang ke pelabuhan Kali Baru dan hal ini dianggap sebagai pencapaian terbesar Stasiun Djoernatan Centraal.

Setelah itu, dimulai pada tahun 1925, kemunduran-kemunduran pun terjadi. Mulai dari protes dan kritikan dari Gemeenteraad Semarang yang menganggap jalur trem Djoernatan Centraal mengganggu lalu lintas hingga selanjutnya dapat

---

<sup>22</sup> Arsip No. 2: Deel VIII (Januari 1925).

<sup>23</sup> Arsip no. 4: *Rapport Der Commissie tot Onderzoek* No. 68.

<sup>24</sup> Arsip no. 4: 26 October 1918, No. 68.

dipertahankan untuk sementara. Namun selanjutnya, pihak S.J.S menjual salah satu jalur kereta Djoernatan, yaitu arah Djoernatan-Djomblang kepada Gemeente. Kemunduran puncaknya ialah ketika Stasiun Djoernatan tidak mampu mempertahankan profit, penumpang, dan keamanan trem dengan alasan jalurnya mengganggu keamanan ruas jalan Kerkstraat dan juga disamping itu, telah tersedia stasiun-stasiun lain yang dianggap mampu melaksanakan tugas Stasiun Djoernatan Centraal. Stasiun Djoernatan Centraal Resmi Ditutup pada tahun 1940.

### **Daftar Sumber**

#### **Arsip dan Sumber Resmi Tercetak**

- Arsip No. 1: *Dienst der Staatspoor en Tramwegen Mededeelingen Administratieve Dienst*. No. 1, Indische Spoorweg-Politiek. Deel VIII (Februari 1925). <http://www.delpher.nl>
- Arsip No. 2: *Dienst der Staatspoor en Tramwegen Mededeelingen Administratieve Dienst*. No. 1, Indische Spoorweg-Politiek. Deel VIII (Januari 1925). <http://www.delpher.nl>
- Arsip No. 3: *Dienst der Staatspoor en Tramwegen Mededeelingen Administratieve Dienst*. No. 1, Indische Spoorweg-Politiek. Deel VIII (Januari 1916). <http://www.delpher.nl>
- Arsip No. 4: *Rapport Der Commissie tot Onderzoek der Spoor-en Tramwegtoestanden In en om Semarang, Ingesteld bij Gouvernementsbesluit van 26 October 1918* No. 68. <http://www.delpher.nl>
- Arsip No. 5: *Vijfde Wijzigings- en Aanvullingsblad op de Regeling van het Doorgaand Vervoer van Goederen Tusschen Spoor en Tramwegen vooe Algemeen Verkeer*. 1 September 1908. <http://www.delpher.nl>
- Tijdschrift Spoor en Tramwegen Vol, 11, No. 20 27 September 1938. <http://www.delpher.nl>

### **Buku**

Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Penerbit Bentang, 1995)

### **Jurnal dan Prosiding**

- H, Teshanda Rizki, dkk. "Perancangan Stasiun Kereta Api Terpadu dengan Terminal Bus di Semarang". <http://repository.uki.ac.id/1333/>.
- Syhabuddin, A. "Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS): Jalur Semarang-Juwana Tahun 1881-1910. *Ilmu Sejarah-SI*, 4(2), (2019): 20
- Saraswati, R.S. & Purwanto. Jejak Sejarah Trem Kota Semarang 1881-1840. *Jurnal Arsitektur Kolaborasi*, 2(1), 10-17, (2022): 14-16
- Ratnawati, Yusi. Perkembangan Perkeretaapian pada Masa Kolonial di Semarang Tahun 1867-1901. *Journal of Indonesian History* Vol. 3 No. 2 tahun (2015) Hlm. 65-69.

*Stasiun Djoernatan Centraal Semarang: Sebuah Riwayat Stasiun Trem Kolonial |  
Dewi Afriani Lubis, Heru Mulyanto*

Susilowati, Endang. Peranan Trem Semarang - Juana Sebagai Alat Transportasi di Pantura Jawa Tengah Pada Akhir Abad 19. Dalam: *Prosiding Seminar Nasional Pengembangan Kebudayaan Nasional Berbasis Kearifan Lokal*. Penerbit: Fasindo Press, (2012): 4