
Dinamika Perkeretaapian Lintas Semarang-Juwana Tahun 1950-1998

Aldi Rizaldi,* Endang Susilowati

Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro

Jl. Prof. Soedarto, Semarang, Jawa Tengah - Indonesia

*aldirizzal@gmail.com

Abstract

This article discusses various challenges in the railroad route transportation system. After Indonesia's independence, the operationalization of the railroad in Semarang was carried out by the Inspection Office 7, which at that time had faced a number of problems, including infrastructure damage. This problem actually made the Indonesian government implement a road rehabilitation program. This program has affected the operation of the Semarang-Juwana line, whose performance has declined. This has triggered an increase in the number of motorized vehicles passing the highway, it led the competition between railroad and highway transportation. In its development, the operation of the Semarang-Juwana line was less profitable than highway transportation. In addition, the line was considered increasingly inefficient. The operationalization of the Semarang-Juwana line has been officially closed in the 1980's decade. The closure has an impact on the transportation of goods and passengers along the track, which have moved on road transportation by relying on buses, private cars, trucks, and colts.

Keywords: Rail Road; Semarang-Juwana Line; Highway Transportation.

Abstrak

Artikel ini membahas berbagai tantangan dalam sistem transportasi jalur cabang kereta api. Setelah Indonesia merdeka, operasionalisasi kereta api di Semarang dilakukan oleh Kantor Inspeksi 7 yang pada saat itu telah menghadapi sejumlah masalah, salah satunya adalah kerusakan infrastruktur. Persoalan ini justru membuat pemerintah pusat menerapkan program rehabilitasi jalan raya. Pelaksanaan program ini mempengaruhi operasionalisasi jalur kereta api Semarang-Juwana yang performanya semakin menurun. Hal ini memicu peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang melewati jalan raya, sehingga terjadi persaingan antara kereta api dan transportasi jalan raya. Dalam perkembangannya, operasionalisasi jalur Semarang-Juwana semakin tidak menguntungkan daripada transportasi jalan raya. Selain itu, jalur tersebut dianggap semakin tidak efisien. Operasionalisasi jalur Semarang-Juwana secara resmi ditutup sejak dekade 1980-an. Penutupan itu berdampak pada kegiatan pengangkutan barang dan penumpang di sepanjang lintasan, yang telah berpindah pada transportasi jalan raya dengan mengandalkan bus, mobil pribadi, truk, dan *colts*.

Kata Kunci: Kereta Api; Semarang-Juwana; Angkutan Jalan Raya.

Pendahuluan

Kemenangan kaum liberal di negeri Belanda setelah tahun 1850 turut berdampak pada Hindia Belanda. Kaum liberal ingin menerapkan asas-asas liberalisme di negeri koloninya (Kartodirdjo, 1975: 93). Selain itu, kaum liberal juga berperan aktif dalam usulan perbaikan sarana transportasi di negeri jajahan. Mereka mengusulkan pembangunan jalan kereta api karena alat transportasi ini dinilai mampu menembus berbagai keadaan geografi, berdaya angkut besar, dan relatif cepat (Mulyana, 2017: 3). Pembangunan jalan kereta api yang pertama di Hindia Belanda dilakukan

pada dasawarsa ketiga akhir abad ke-19 (Lombard, 2002: 139). Pembangunan jalan kereta api itu diserahkan kepada perusahaan swasta bernama *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS). NIS pertama kali membangun jaringan rel yang menghubungkan Semarang dengan Tanggung, serta Grobogan (Reitsma, 1928: 119). Setelah diresmikan pada tahun 1867, pembangunan jaringan rel itu diteruskan menuju daerah-daerah kerajaan (*Vorstenlanden*) (Suryo, 1989: 108).

Pembukaan jalan kereta api Semarang-*Vorstenlanden* menarik minat pihak swasta lainnya untuk membuka jalur-jalur baru. Sebagai contoh, *Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS) dan *Samarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS) yang mengajukan permohonan konsesi kepada pemerintah kolonial Hindia Belanda. Konsesi dari dua perusahaan kereta api swasta itu disetujui pada tahun 1881 dan 1896 (Reitsma, 1916: 504). SJS merupakan salah satu dari empat bersaudara perusahaan kereta api swasta (*vier zustermaatschappijen*). Tiga perusahaan lainnya adalah SCS, *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS), dan *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) (Anonim, 1907: 71). SJS dikenal sebagai perusahaan kereta api yang melayani jaringan trem dalam kota Semarang dan jalur kereta api antarkota ke arah timur. Jaringan rel SJS antarkota pada umumnya sejajar dengan jalan raya menuju daerah Keresidenan Pati (Susilowati, 1984: 32). Adapun komoditas yang diangkut oleh SJS di antaranya adalah gula, kapuk, kayu jati, tras, dan bahan-bahan bangunan (Subarkah, 1992: 110). Pelbagai komoditas tersebut diangkut oleh kereta api menuju pelabuhan Semarang. Total jaringan rel SJS mencapai 407 kilometer, dengan stasiun Semarang *Centraal* Jurnatan menjadi pusat aktivitas perkeretaapiannya (Raap, 2017: 192-194).

Kedatangan tentara pendudukan Jepang pada tahun 1942 turut mengakhiri aktivitas perkeretaapian pada zaman kolonial. Selama masa pendudukan Jepang, kereta api tidak lagi digunakan untuk kepentingan ekonomi, melainkan hanya untuk kepentingan perang. Beberapa jaringan rel di Jawa pun dibongkar untuk mendukung mobilitas tentara Jepang selama Perang Dunia II. Salah satu contohnya adalah pembongkaran jaringan rel SJS lintas Mayong-Welahan. Pembongkaran ini digunakan untuk membangun jaringan rel baru, seperti di Saketi-Bayah dan Pekanbaru-Muaro (Subarkah, 1992: 53).

Tahun 1950 menjadi titik awal perjalanan dunia perkeretaapian Indonesia pascakemerdekaan dan pengakuan kedaulatan oleh Belanda. Perkeretaapian Indonesia sejak saat itu resmi berada di bawah kendali pemerintah Indonesia. dalam Keputusan Menteri Perhubungan, Tenaga, dan Pekerjaan Umum Republik Indonesia Serikat (RIS) Nomor 2 Tahun 1950 dinyatakan bahwa sejak tanggal 1 Januari 1950 Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) dan *Staatsspoorwegen en Vereenigde Spoorweg Bedrijf* (SS/VB) digabung menjadi satu perusahaan kereta api dengan nama Djawatan Kereta Api (DKA) (Nusantara, 1997: 132). 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 api; menyediakan bahan-bahan bagi dasar penetapan tarif dan peraturan umum mengenai perhubungan kereta api (Departemen Perhubungan, 2010: 101).

Pascapengakuan kedaulatan, DKA menghadapi sejumlah masalah akibat perang. Sarana prasarana perkeretaapian banyak yang ditemukan dalam keadaan rusak. Pada saat bersamaan, kebutuhan pengangkutan barang dan penumpang meningkat pesat dan hampir seluruhnya harus ditanggung oleh kereta api (Subarkah, 1992: 86). Pemerintah berusaha mengatasi permasalahan ini dengan melakukan rehabilitasi perkeretaapian secara bertahap. Namun demikian, usaha itu menjadi tidak maksimal karena keterbatasan dana (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 269). Hal ini sangat berdampak pada jalur-jalur kereta api cabang yang tidak masuk dalam prioritas rehabilitasi. Salah satu jalur kereta api yang tidak masuk dalam prioritas adalah jalur kereta api Semarang-Juwana. Padahal, lintas cabang peninggalan SJS ini sebenarnya membutuhkan rehabilitasi untuk mengakomodasi kebutuhan pengangkutan di sepanjang lintasannya. Seiring berjalannya waktu, pemerintah cenderung lebih menyukai rehabilitasi jalan raya daripada perkeretaapian. Hal demikian menjadi ancaman bagi operasional kereta api lintas Semarang-Juwana di kemudian hari.

Berdasar uraian di atas, penelitian ini berusaha menjawab persoalan-persoalan mengenai Perkeretaapian Lintas Semarang-Juwana pada tahun 1950 sampai dengan 1998 serta dampak dari penutupan jalur kereta api ini terhadap pengangkutan barang dan penumpang. Sebelumnya, Susilowati (1984) telah mengkaji peranan Tram Semarang-Juana sebagai sarana pengangkutan pada tahun 1885-1900 yang pernah menjadi tumpuan kegiatan pengangkutan barang dan penumpang menuju Semarang. Mengingat jalur ini pernah menjadi tumpuan kegiatan pengangkutan, baik barang maupun penumpang, maka penelitian mengenai dinamika perkeretaapian serta dampak dari penutupan jalur lintas Semarang-Juwana menjadi penting.

Metode

Dengan menggunakan metode sejarah, artikel ini disusun antara lain untuk mendeskripsikan perkembangan perkeretaapian di lintas Semarang-Juwana pada tahun 1950 sampai dengan 1998, menerangkan faktor-faktor yang melatarbelakangi penutupan jalur kereta api lintas Semarang-Juwana pada tahun 1980-an, dan menjabarkan proses penutupan jalur kereta api di lintas Semarang-Juwana beserta dampaknya terhadap pengangkutan barang dan penumpang. Adapun sumber-sumber yang digunakan untuk menyusun artikel ini berasal dari lembaga kearsipan dan perpustakaan, baik milik pemerintah maupun swasta, seperti: 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). Sementara itu, arsip-arsip berupa koran-koran sezaman didapatkan dari Depo Arsip Suara Merdeka. Selain memanfaatkan sumber-sumber arsip, artikel ini juga disusun dengan menggunakan sumber-sumber dari sejarah lisan melalui wawancara dengan beberapa pensiunan pegawai kereta api dan orang-orang yang pernah menjadi pengguna angkutan kereta api lokal cabang pada 1980an.

Kondisi Perkeretaapian di Jawa

DKA yang menjadi pewaris tunggal seluruh aset perkeretaapian zaman kolonial (Djuraid, 2013: 109) mengawali penyelenggaraan angkutan kereta api dengan pelbagai kesulitan. Kesulitan tersebut meliputi faktor eksternal dan internal. Faktor eksternal yang memengaruhi DKA adalah kerusakan sejumlah instalasi industri akibat perang (Ricklefs, 2010: 494). Selain itu, kereta api juga menjadi alat transportasi andalan pada dua dekade awal pascapengakuan kedaulatan. Hal ini menyebabkan beban kereta api sebagai sarana transportasi menjadi semakin berat. Di sisi lain, masalah internal DKA tidak kalah pelik. Perang menyebabkan kerusakan pada sarana prasarana perkeretaapian. Sebagai contoh, kerusakan dijumpai pada persinyalan dan jalan rel (Anonim, 1970: 73), padahal kedua komponen ini merupakan elemen krusial dalam setiap perjalanan kereta api. Kerusakan tersebut terjadi di seluruh wilayah Eksploitasi, sehingga kereta api tidak mungkin beroperasi sama seperti sebelumnya. Penggunaan taktik sabotase oleh para pejuang kemerdekaan sebagai usaha melumpuhkan pergerakan musuh ikut andil dalam kerusakan sarana prasarana perkeretaapian. Meskipun demikian, DKA tetap berusaha mengoptimalkan peranan angkutan kereta api guna mengakomodasi kebutuhan pengangkutan. Dengan demikian, kereta api terpaksa dioperasikan dalam keadaan yang kurang baik.

Pemerintah Indonesia menyadari kesulitan yang dialami oleh perusahaan kereta api. Sebagai bentuk konkret usaha penyelamatan kereta api, pemerintah melakukan peremajaan sarana prasarana secara bertahap. Adapun sumber dana dalam rehabilitasi ini berasal dari pinjaman luar negeri (Hariyadi, 2015: 93). DKA mendapatkan ratusan lokomotif baru dari pelbagai seri (Subarkah, 1992: 87). Selain itu, prasarana perkeretaapian juga mendapatkan perbaikan, tetapi sifatnya tidak menyeluruh. Penyebabnya adalah keterbatasan dana. Biaya terbesar dalam rehabilitasi perkeretaapian berada pada investasi prasarana (Ridwan, 1995: 9). Adapun panjang keseluruhan jaringan rel peninggalan zaman kolonial mencapai 7.928 kilometer (Anonim, 1970: 73).

Rehabilitasi yang tidak menyeluruh hanya cukup untuk memperlambat kemungkinan kelumpuhan perusahaan. DKA tercatat terus mengalami defisit sampai dengan tahun 1956 dan pada tahun-tahun berikutnya (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 224). Defisit juga disebabkan oleh sistem tarif angkutan kereta api. Kondisi seperti itu menyebabkan kereta api mengalami penurunan kapasitas angkutan. Angkutan kereta api di seluruh wilayah Eksploitasi mengalami penurunan sebesar 0.8%, dan terus terjadi pada tahun-tahun berikutnya (Subarkah, 1992: 86). Hal ini menjadi permasalahan perusahaan kereta api di kemudian hari.

Perubahan nama dari DKA menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) dan kemudian menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) nyatanya tidak banyak mengubah nasib perkeretaapian. Salah satu penyebabnya adalah perkeretaapian sangat bergantung pada kebijakan pemerintah (Arndt, 1983: 122). Sejumlah jalur kereta api cabang peninggalan perusahaan kereta api swasta zaman kolonial tetap saja tidak mendapatkan rehabilitasi secara layak. Meskipun demikian, jalur-jalur itu tetap dioperasikan seperti lintas Semarang-Juwana.

Jalur kereta api lintas Semarang-Juwana merupakan bagian dari jalur kereta api Semarang-Bojonegoro, yang melalui Demak, Kudus, dan Pati. Lintas cabang ini berada di wilayah Eksploitasi Tengah dan operasionalnya berada di bawah tanggung jawab Kantor Inspeksi 7 Semarang (Anonim, 1988: 753). Operasional di lintas ini dilayani oleh kereta api lokal cabang jurusan Semarang-Rembang (*Suara Merdeka*, 16 Maret 1976: 2), pengangkut pupuk jurusan Semarang-Pati (*Suara Merdeka*, 11 Desember 1986: 6), pengangkut tetes tebu menuju Semarang, dan pengangkut solar untuk Perusahaan Listrik Negara (PLN) Kudus (Wawancara dengan Supaad, 15 Maret 2018). Adapun sarana yang diizinkan melintas di jalur ini hanya kereta api ringan mengingat konstruksi prasarananya masih berupa jalan trem. Konstruksi itu juga memengaruhi kecepatan kereta api yang tidak boleh melebihi 45 kilometer per jam. Hal demikian jelas berbeda dengan lintas utama karena kereta api dapat dipacu hingga 90 kilometer per jam (Kementerian BUMN, 2014: 130-131).

Sejak awal era PJKA, pemerintah turut melakukan rehabilitasi jalan raya sebagai salah satu upaya percepatan pembangunan ekonomi. Rehabilitasi jalan merupakan urgensi lain selain rehabilitasi instalasi industri, pertanian, pertambangan, dan pelbagai bidang lainnya (Nitisastro, 2010: 167). Program rehabilitasi jalan dilakukan secara intensif, bahkan hingga menjangkau daerah-daerah pedalaman Jawa. Rehabilitasi ini pun dilakukan pada jalan raya yang menghubungkan Semarang dengan Surabaya, dua kota terbesar di Pantai Utara (Pantura) Jawa. Hal ini menjadi ancaman bagi operasional kereta api lintas Semarang-Juwana, karena posisi jaringan relnya yang sering kali sejajar dengan jalan raya. Pada saat bersamaan, pemerintah melakukan legalisasi impor kendaraan bermotor, yang salah satu buktinya adalah kehadiran angkutan *colt* (<https://awansan.com/2015/01/16/sejarah-mitsubishi-colt-t-legenda-angkutan-niaga-indonesia/>, dikunjungi pada 23 Oktober 2018). Pemerintah juga melegalisasi peranan pihak swasta dalam menyediakan sarana transportasi darat, sehingga banyak bermunculan Perusahaan Otobus (PO). Dua kebijakan tersebut memicu terjadinya persaingan antara kereta api dengan angkutan jalan raya di lintas Semarang-Juwana.

Kemunduran Jalur Kereta Api Lintas Semarang-Juwana

Pada dekade 1970-an, PJKA Eksploitasi Tengah hanya memprioritaskan rehabilitasi di lintas Cirebon-Semarang-Cepu dan Cirebon-Purwokerto-Yogyakarta (*Suara Merdeka*, 1 Agustus 1978). Kebijakan ini memperkecil peluang jalur cabang untuk keluar dari pelbagai permasalahannya, seperti lintas Semarang-Juwana. Lintas cabang ini sebenarnya sudah sangat membutuhkan rehabilitasi, tetapi perusahaan kereta api berusaha untuk meningkatkan kualitas lintas utama terlebih dahulu. Kebutuhan rehabilitasi di lintas ini meliputi sarana prasarana perkeretaapian, yang terdiri atas lokomotif, kereta penumpang, gerbong barang, jalan rel, dan jembatan. Seiring dengan berjalannya waktu, lintas Semarang-Juwana tidak kunjung mendapatkan rehabilitasi karena harus menunggu selesainya prioritas perbaikan di Eksploitasi Tengah. Hal demikian menyebabkan terjadinya kemerosotan, yang salah satu di antaranya adalah penurunan jumlah lokomotif uap (Biro Pusat Statistik, 1982: 202). Selain itu, kemerosotan juga dijumpai pada kereta

penumpang, gerbong barang, dan prasarana jalan rel. Kemerostan kualitas jalan rel di lintas Semarang-Juwana menyebabkan kereta api harus mengurangi kecepatannya. Hal tersebut di atas menjadi kemudian menjadi sejumlah masalah di Kantor Inspeksi 7 Semarang dalam menyelenggarakan angkutan kereta api selain menghadapi penumpang yang enggan membayar tarif resmi.

Permasalahan lainnya dalam operasional angkutan kereta api di lintas cabang ini adalah kehadiran angkutan jalan raya. Rehabilitasi jalan raya telah menyebabkan peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Pantura Jawa Tengah. Pada tahun 1974-1978, jumlah armada bus yang beroperasi di Semarang-Pati telah mencapai 1.778 unit (Kantor Sensus & Statistik Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Tengah, 1979: 319). Jumlah tersebut meliputi angkutan bus milik pemerintah dan swasta. Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia (DAMRI) merupakan perusahaan angkutan bus milik pemerintah. Adapun perusahaan bus milik pihak swasta di lintas ini di antaranya adalah Kaloka, Sumber Larees, Sido Rukun, Sumber Mas, Budi Jaya, Patmo, Ria, Harum, Ikha Jaya, Selamat, Nusantara, dan Agung (Wawancara dengan Martinus Setiabudi, 24 November 2018). Kehadiran angkutan bus menyebabkan masyarakat di sepanjang Semarang-Juwana beralih menggunakan sarana transportasi jalan raya, karena menawarkan kecepatan, efisiensi, kenyamanan, dan banyak memiliki pilihan waktu keberangkatan. Sarana transportasi jalan raya juga dipilih karena fleksibilitasnya tinggi (Hartatik, 2009: 12). Angkutan bus dapat diberhentikan sesuai keinginan. Selain itu, penumpang dapat menunggu bus tanpa harus pergi ke terminal. Hal demikian tidak dimiliki oleh angkutan kereta api karena harus menaati jadwal operasional yang sudah ditetapkan dalam Grafik Perjalanan Kereta Api (Gapeka). Pelbagai kemudahan yang ditawarkan oleh angkutan jalan raya telah mengakibatkan kereta api lokal cabang ditinggalkan para penggunanya.

Peningkatan volume lalu lintas jalan raya menyebabkan permasalahan baru, yakni kurangnya wadah untuk menampung sarana transportasi jalan raya. Pemerintah setempat segera menyikapi permasalahan ini dengan program perencanaan pembangunan sejumlah terminal bus, sehingga dapat menampung angkutan jalan raya yang semakin meningkat jumlahnya. Perencanaan pembangunan terminal bus di lintas ini menggunakan dua metode, yakni pembuatan terminal baru dan alih fungsi bangunan yang sudah ada sebelumnya. Adapun realisasi dari perencanaan ini di antaranya adalah pembangunan terminal bus Demak dan alih fungsi stasiun Semarang *Centraal* Jurnatan.

Pembangunan terminal bus Demak mulai dilakukan pada bulan September 1969, dan resmi dibuka pada tanggal 8 Januari 1970. Pada awalnya, pembangunan terminal Demak menemui banyak kendala, seperti kesulitan mendapatkan lahan dan tidak disetujuinya tata letak terminal. Pada akhirnya, terminal ini terletak di depan Masjid Demak (*Suara Merdeka*, 9 Januari 1970). Lokasi tersebut dinilai strategis karena dekat dengan pusat keramaian kota. Selain itu, keberadaan terminal bus Demak diharapkan dapat menunjang kelancaran arus pertumbuhan ekonomi dan mobilitas masyarakat.

Lalu lintas di kota Semarang yang semakin ramai menyebabkan mendesaknya kebutuhan terminal bus antarkota dan dalam kota. Pemerintah Kota Semarang mengambil kebijakan berupa alih fungsi stasiun Semarang *Centraal* Jurnatan untuk dijadikan terminal bus. Kebijakan ini diambil setelah mendapatkan persetujuan dari PJKA. Pembangunan terminal bus di bekas stasiun Jurnatan mulai dilakukan sejak bulan Maret 1974. Pembangunan ini selesai dua tahun kemudian, dan diresmikan pada tanggal 16 Juli 1976. Terminal ini berstatus sebagai terminal induk Semarang, dan dapat menampung 100 buah bus setiap harinya. Terminal induk ini dilengkapi dengan sejumlah kantor biro perjalanan dan pertokoan. Di sisi lain, alih fungsi stasiun Jurnatan memberi pemasukan bagi PJKA Eksploitasi Tengah karena biaya ganti ruginya mencapai Rp 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah) (*Suara Merdeka*, 13 Juli 1976). Adapun alih fungsi ini mengakibatkan seluruh perjalanan kereta api menuju Rembang dan Purwodadi dipindahkan ke stasiun Semarang Tawang.

Program rehabilitasi jalan raya dan legalisasi peranan pihak swasta dalam kegiatan perhubungan darat menjadi pukulan telak bagi perkeretaapian, terutama di lintas-lintas cabang. Alasannya adalah perkeretaapian bersifat tertutup dari permodalan pihak swasta. Di sisi lain,

pemerintah memberikan kelonggaran kepada pihak swasta dalam menyediakan sarana transportasi jalan raya. Hal demikian mengakibatkan sejumlah jalur kereta api cabang harus ditutup. Salah satu di antaranya adalah jalur kereta api lintas Semarang-Juwana.

Penutupan Jalur Kereta Api Lintas Semarang-Juwana

Perkeretaapian yang tidak kunjung keluar dari pelbagai permasalahannya mengakibatkan operasional angkutan kereta api lintas cabang mengalami kemunduran. Kemunduran tersebut semakin jelas terlihat pada dekade 1980-an. Kemunduran lintas cabang disebabkan oleh banyak faktor, seperti masalah sarana prasarana. Pemeliharaan sarana prasarana tidak dapat dilakukan secara maksimal karena pendanaan perkeretaapian sangat bergantung dari subsidi pemerintah. Subsidi yang diberikan pun sering kali lebih rendah daripada kebutuhan, sedangkan untuk menyelenggarakan angkutan kereta api yang baik dibutuhkan pendanaan memadai (Wawancara dengan Abdullah Widjaja, 2 Juni 2018). Hal ini mengakibatkan defisit perkeretaapian yang semakin meningkat dari tahun ke tahun.

Peningkatan defisit tersebut mendorong PJKA untuk segera mengambil kebijakan perkeretaapian. Kebijakan tersebut salah satu satunya adalah pengurangan beban operasional rutin harian, yang diharapkan dapat menjauhkan perusahaan dari potensi kebangkrutan. Biaya operasional angkutan kereta api tergolong tinggi, sehingga kebutuhan akan efisiensi menjadi sangat mendesak. Oleh karena itu, PJKA mengambil langkah konkret berupa pengurangan jumlah sarana di setiap rangkaian kereta api dan mengurangi frekuensi perjalanan di sejumlah lintas yang dianggap merugi (Subarkah, 1992: 102).

Jalur kereta api Semarang-Juwana merupakan satu di antara sekian banyak lintas yang dianggap merugi. Kerugian di lintas cabang ini disebabkan oleh minimnya rehabilitasi sarana prasarana, besarnya biaya operasional, kegiatan pengangkutan yang tidak memberikan keuntungan, dan kehadiran angkutan jalan raya sebagai pesaing kereta api. Sejumlah faktor tersebut mengakibatkan jalur kereta api ini terpaksa berhenti beroperasi pada akhir tahun 1986 (*Suara Merdeka*, 30 Desember 1986). Penghentian operasional ini merupakan puncak dari pelbagai kesulitan penyelenggaraan angkutan kereta api di jalur cabang. Adapun penutupan ini diputuskan oleh Kantor Pusat Kereta Api dan proses penutupannya adalah sebagai berikut: (1) Setelah mendapatkan serangkaian hasil tinjauan lapangan, Kantor Pusat Kereta Api memutuskan untuk menutup lintas yang dimaksud; (2) Kantor pusat berkoordinasi dengan pihak Eksploitasi Tengah, yang disertai dengan surat perintah penutupan lintas; (3) Eksploitasi Tengah bersama Kantor Inspeksi terkait menyiapkan pelbagai hal yang dibutuhkan untuk menutup lintas; (4) Pegawai bagian keuangan dan pembukuan melakukan inventarisasi aset perkeretaapian. Setelah itu, pembukuan perkeretaapian di lintas ini ditutup; (5) Sarana perkeretaapian yang masih cukup laik dikumpulkan, dan kemudian dibawa menuju Semarang atau lintas utama; (6) Eksploitasi Tengah menyampaikan informasi penutupan lintas kepada pemerintah daerah setempat; (7) Penutupan lintas dilakukan oleh Kantor Inspeksi bersama Eksploitasi Tengah. Penutupan ini turut diketahui oleh Inspektur Pengawas Lalu lintas (IPL) 7A; (8) Setelah penutupan lintas selesai, pihak Inspeksi mengeluarkan surat keputusan penutupan jalur kereta api tersebut yang ditandatangani oleh Kepala Inspeksi. Surat tersebut kemudian diperkuat oleh Kantor Pusat Kereta Api.

Penutupan lintas cabang ini turut berdampak pada aset perkeretaapian, seperti sarana prasarana. Aset sarana seperti lokomotif, kereta penumpang, dan gerbong barang yang masih layak pakai dikirim ke Semarang atau lintas utama. Sarana yang sudah tidak layak pakai biasanya dirucat di tempat. Adapun salah satu tempat perucatan sarana perkeretaapian lintas Semarang-Juwana berada di stasiun Kudus (Wawancara dengan Supaad, 15 Maret 2018). Di sisi lain, aset prasarana memiliki nasib yang berbeda-beda. Sebagai contoh, aset prasarana berupa jaringan rel, jembatan, depo lokomotif, dan bangunan stasiun.

Prasarana jaringan rel di lintas Semarang-Juwana tidak langsung dibongkar oleh PJKA karena kegiatan pembongkaran menghabiskan biaya yang sama besarnya seperti pemasangan jaringan rel baru. Aset prasarana ini baru dibongkar pada tahun 1995. Pembongkaran ini salah

satunya terjadi di daerah Pati, yang disebabkan oleh proyek pelebaran jalan raya Kudus-Pati-Rembang. Pemerintah melalui Departemen Perhubungan melakukan koordinasi dengan para pejabat daerah setempat dan Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) mengenai proyek itu. Pemerintah Daerah Tingkat (Dati) II Pati sebagai kompensasinya bersedia untuk membayar sewa lahan kepada Perumka, dan membuat peta proyeksi jaringan rel baru apabila hendak direaktivasi di kemudian hari (Arsip Departemen Perhubungan Kantor Wilayah XI Provinsi Jawa Tengah Nomor KA.003/1/3/KW.XI-95, Arsip Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Provinsi Jawa Tengah). Selain dibongkar, jaringan rel kereta api ini juga ditimbun di sejumlah tempat. Penimbunan tersebut biasanya terjadi di daerah pemukiman, seperti kota Demak, Kudus, dan Pati. Adapun rel kereta api yang ditimbun biasanya dijadikan jalan warga. Meskipun demikian, tidak jarang penimbunan rel ini juga digunakan untuk kepentingan mendirikan bangunan.

Pascapenutupan lintas, nasib sejumlah jembatan kereta api tidak jauh berbeda dengan jaringan relnya, yakni mengalami pembongkaran. Pembongkaran tersebut terjadi pada tahun 1996, yang disebabkan oleh proyek pelebaran aliran sungai. Proyek itu dikerjakan oleh Dinas Pekerjaan Umum (DPU) Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah. Pembongkaran jembatan kereta api ini dilaksanakan setelah tercapai kesepakatan antara DPU Cipta Karya, Pemerintah Provinsi, dan Perumka. Adapun persyaratan dalam pembongkaran ini adalah: Pemerintah Dati I Jawa Tengah bersedia kembali membangun sejumlah jembatan kereta api tersebut apabila lintas Semarang-Juwana kembali direaktivasi; dan DPU Cipta Karya wajib mencantumkan nomor jembatan di bagian pangkalnya untuk menjaga keberadaan aset perusahaan kereta api (Arsip Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Jakarta, Arsip Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Provinsi Jawa Tengah). Pembongkaran ini sifatnya tidak menyeluruh karena sampai saat ini masih terdapat beberapa jembatan kereta api yang berdiri, seperti di jalan Sunan Kalijaga, Demak. Adapun jembatan yang dibongkar di antaranya berada di daerah Sayung Demak dan Tanggulangin Kudus.

Nasib prasarana berupa depo lokomotif dan bangunan stasiun di lintas Semarang-Juwana cenderung lebih beruntung. Depo lokomotif Kudus setelah penutupan lintas dialihkan fungsinya menjadi garasi bus Patmo. Alih fungsi ini terjadi pada dekade 1990an (Wawancara dengan Supaad, 15 Maret 2018). Di sisi lain, bangunan stasiun juga ada yang dialihkan fungsinya, yakni stasiun Kudus. Stasiun kelas besar yang berada di kelurahan Wergu Wetan ini dialihkan fungsinya menjadi pasar sejak tahun 1993 (Putra, 2010: 5-6). Adapun alih fungsi stasiun Kudus menggunakan sistem sewa. Meskipun demikian, sejumlah bangunan stasiun lainnya ada yang ditinggalkan begitu saja, seperti yang terjadi pada stasiun Genuk, Buyaran, Kudus Pasarkliwon, dan Pati.

Penutupan jalur kereta api lintas Semarang-Juwana juga berdampak pada kegiatan pengangkutan barang dan penumpang. Pascapenutupan lintas, seluruh kegiatan pengangkutan beralih menggunakan sarana transportasi jalan raya seperti angkutan bus, truk, *colt*, dan mobil penumpang. Adapun jumlah armada bus yang beroperasi di lintas ini pada tahun 1983 sampai dengan bulan Juni 1988 mencapai 4.889 unit (Biro Pusat Statistik, 1988: 278). Jumlah itu hampir tiga kali lipatnya jika dibandingkan dengan keseluruhan armada bus yang beroperasi di sepanjang Semarang-Juwana pada tahun 1974-1978. Para pedagang pasar yang paling konsisten menjadi penumpang kereta api lokal cabang jurusan Semarang-Rembang pun terpaksa beralih menggunakan sarana transportasi jalan raya. Kegiatan pengiriman tetes tebu dan pupuk juga menjadi beralih menggunakan truk. Dengan demikian, angkutan jalan raya telah sepenuhnya menggantikan peranan kereta api sebagai sarana pengangkutan di lintas ini.

Simpulan

Jalur kereta api Semarang-Juwana merupakan salah satu lintas cabang yang terdapat di wilayah Eksploitasi Tengah. Lintas cabang ini merupakan peninggalan *Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS) yang mulai beroperasi pada tahun 1880-an. Pada zaman kolonial, jalur kereta api ini digunakan untuk melancarkan kegiatan pengangkutan hasil bumi menuju Semarang.

Adapun jaringan rel yang dibangun oleh SJS menuju timur kota Semarang sering kali sejajar dengan jalan raya. Hal ini menyebabkan permasalahan perkeretaapian di kemudian hari.

Pascapengakuan kedaulatan, jalur kereta api Semarang-Juwana berada di bawah kendali Kantor Inspeksi 7 Semarang. Seluruh sarana prasarana perkeretaapian mengalami kemerosotan akibat perang. Setelah perang usai, pemerintah Indonesia tidak mampu merehabilitasi seluruh sarana prasarana perkeretaapian karena kurangnya dana. Pemerintah hanya mampu merehabilitasi sarana prasarana di lintas utama secara bertahap. Rehabilitasi itu pun tidak dapat memenuhi seluruh permohonan yang diajukan oleh perusahaan kereta api. Adapun lintas-lintas cabang tidak dimasukkan ke dalam rencana rehabilitasi perkeretaapian.

Perkeretaapian pada umumnya tidak kunjung berkembang karena dimonopoli pemerintah. Di sisi lain, pemerintah melonggarkan perizinan bagi pihak swasta dalam melakukan kegiatan perhubungan darat berbasis jalan raya. Ketika kereta api dinilai semakin tertinggal, angkutan jalan raya sedang mengalami peningkatan pesat. Peningkatan tersebut di antaranya disebabkan oleh faktor fleksibilitas, pilihan waktu keberangkatan, kecepatan, dan kenyamanan. Faktor-faktor itu tidak dimiliki oleh angkutan kereta api di lintas Semarang-Juwana, sehingga ditinggalkan para penggunanya. Hal demikian menyebabkan peningkatan kerugian yang diderita oleh perusahaan kereta api, sehingga kebutuhan akan efisiensi menjadi sangat mendesak. Perusahaan kereta api mengambil keputusan berupa penghentian operasional kereta api di lintas Semarang-Juwana pada akhir tahun 1986. Penghentian ini merupakan puncak dari pelbagai kesulitan penyelenggaraan angkutan kereta api lintas cabang di Pantura Jawa Tengah. Sejak saat itu, jalur kereta api ini dinyatakan ditutup.

Penutupan lintas cabang ini berdampak pada kegiatan pengangkutan barang dan penumpang. Kegiatan pengangkutan yang sebelumnya menggunakan kereta api harus beralih seluruhnya kepada angkutan jalan raya. Adapun beberapa jenis angkutan jalan raya yang menjadi andalan pascapenutupan lintas Semarang-Juwana di antaranya adalah truk, *colt*, mobil penumpang, dan bus. Penutupan lintas ini juga berdampak bagi prasarana perkeretaapian. Beberapa di antaranya mengalami pembongkaran seperti jaringan rel dan jembatan. Adapun prasarana lainnya seperti bangunan stasiun ada yang dialihkan fungsinya menjadi pasar, seperti stasiun Kudus.

Dewasa ini, pemerintah menyadari beban jalan raya di Pantura Jawa Tengah semakin meningkat. Pada saat bersamaan, kebutuhan akan kecepatan dalam distribusi barang dan mobilitas masyarakat menjadi kian mendesak. Pada umumnya, pemerintah mengambil solusi berupa program pelebaran jalan raya. Program pelebaran jalan raya sebenarnya kurang efektif, karena hanya menjadi solusi jangka pendek saja. Program tersebut tidak akan banyak berarti jika tidak diimbangi dengan pengendalian jumlah kendaraan bermotor. Berkaca pada sifat yang dimiliki oleh angkutan kereta api, jenis alat transportasi ini dapat dijadikan sebagai solusi jangka panjang dalam mengatasi permasalahan pengangkutan di Pantura Jawa Tengah. Kereta api memiliki daya angkut besar dan waktu tempuh yang relatif singkat. Selain itu, kereta api juga dapat menekan konsumsi bahan bakar minyak, polusi, potensi kecelakaan lalu lintas, dan kemacetan di jalan raya. Oleh karena itu, reaktivasi jalur mati di Pantura dianggap dapat meringankan permasalahan kegiatan pengangkutan yang selama ini hanya ditanggung oleh angkutan jalan raya. Meskipun demikian, reaktivasi jalur mati ini berpotensi akan menemui banyak kendala. Beberapa di antaranya adalah jaringan rel yang sudah tertimpa pelebaran jalan raya, jaringan rel yang sudah dijadikan jalan warga, dan jaringan rel yang sudah ditimpa bangunan. Oleh karena itu, dibutuhkan adanya sinergi antara pemerintah pusat melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, PT Kereta Api Indonesia (Persero), Pemerintah Provinsi, Pemerintah Daerah setempat, dan masyarakat di sepanjang lintasan dalam menyikapi upaya reaktivasi jalur mati di Pantura Jawa Tengah.

Referensi

"Colt-nya Ngebut Jadi Ketabrak KA," *Suara Merdeka*, 16 Maret 1976.

"Demak Sekarang Punja Stasiun Bis Jang Representatif," *Suara Merdeka*, 9 Januari 1970.

- "Ex Setasiun Jurnatan Jadi Terminal Bus," *Suara Merdeka*, 13 Juli 1976.
- "Jalan KA Semarang-Surabaya Akan Direhab; Sedang Disurvey Team Ahli2 Jepang," *Suara Merdeka*, 1 Agustus 1978.
- "PJKA Terpaksa Hentikan Operasi Beberapa KA Karena Terus Merugi," *Suara Merdeka*, 30 Desember 1986.
- "Risalah Rapat Pembahasan Izin Pembongkaran atau Penghapusan, Pelebaran Jembatan KA, dan Penggunaan Lahan Perumka" (Arsip Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Jakarta, Arsip Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Provinsi Jawa Tengah).
- "Sejarah Mitsubishi Colt T100 dan Colt T120, Legenda Angkutan Niaga Indonesia." <https://awansan.com/2015/01/16/sejarah-mitsubishi-colt-t-legenda-angkutan-niaga-indonesia/>, dikunjungi pada 23 Oktober 2018.
- "Surat Izin Pembongkaran Rel Kereta Api" (Arsip Departemen Perhubungan Kantor Wilayah XI Provinsi Jawa Tengah Nomor KA.003/1/3/KW.XI-95, Arsip Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Provinsi Jawa Tengah).
- "Telepon Gardu Jaga KA Tambaklorok Sudah Tiga Bulan Tak Berfungsi", *Suara Merdeka*, 11 Desember 1986.
- Anonim (1907). *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.*
- Anonim (1970). *Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian*. Bandung: PNKA.
- Anonim (1988). *Indonesia Membangun Jilid 1* (Jakarta: PT Dumas Sari Warna, 1988).
- Arndt, H. W. (1983). *Pembangunan dan Pemerataan Indonesia di Masa Orde Baru*, terjemahan Konta Damanik. Jakarta: LP3ES.
- Biro Pusat Statistik (1982). *Jawa Tengah Selayang Pandang 1982*. Semarang: Biro Pusat Statistik.
- Biro Pusat Statistik (1988). *Jawa Tengah Dalam Angka 1988*. Semarang: Biro Pusat Statistik.
- Departemen Perhubungan (2010). *Perkembangan Transportasi di Indonesia dari Masa ke Masa*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Development Studies Project, Railway Pricing and Its Related Factors*, 1986 (1987).
- Djuraid, Hadi M. (2013). *Jonan dan Evolusi Kereta Api Indonesia*. Jakarta: PT Mediasuara Shakti - BUMN Track.
- Gottschalk, Louis (1983). *Mengerti Sejarah*, terjemahan Nugroho Notosusanto. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Hariyadi, Ibnu Murti (2015). *Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014*. Bandung: Unit Preservation & Architecture PT. Kereta Api Indonesia Persero.
- Hartatik, Endah Sri (2009). "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.
- Kantor Sensus & Statistik Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Tengah (1979). *Jawa Tengah Dalam Angka 1979*. Semarang: Biro Pusat Statistik.
- Kartodirdjo, Sartono, Marwati Djoened Poesponegoro, Nugroho Notosusanto (1975). *Sejarah Nasional Indonesia IV*. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Kementerian BUMN (2014). *Sejarah Nasionalisasi Aset-Aset BUMN Dari Perusahaan Kolonial Menuju Perusahaan Nasional*. Jakarta: Kementerian BUMN.
- Lombard, Denys (2002). *Nusa Jawa: Silang Budaya Batas-Batas Pembaratan, Jilid 1*. Jakarta: Gramedia.
- Mulyana, Agus (2017). *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Nitisastro, Widjojo (2010). *Pengalaman Pembangunan Indonesia*. Jakarta: Buku Kompas.
- Putra, Rangga Harya (2010). "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.

- Raap, Olivier Johannes (2017). *Sepoer Oeap di Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Reitsma, S. A. (1916). *Indische Spoorweg-Politiek Deel 1*. Batavia: Landsdrukkerij.
- Reitsma, S. A. (1928) *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor en Tramwegen*. Weltevreden: G Kolff & Co.
- Ricklefs, M. C. (2010). *Sejarah Indonesia Modern 1200-2008*. Jakarta: Serambi.
- Ridwan, Agus Salim (1995). "Visi dan Peranan Kereta Api dalam Sistem Transportasi Nasional". Laporan Penelitian pada Pendidikan dan Teknologi Perkeretaapian, Bandung, 1995.
- Subarkah, Iman (1992). *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*. (1992). Bandung: Yayasan Pusaka.
- Suryo, Djoko (1989). *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*. Yogyakarta: Penerbit Pusat Antar Universitas Gadjah Mada.
- Susilowati, Endang (1984). "Peranan Tram Semarang-Juana sebagai Sarana Pengangkutan pada Tahun 1885-1900". Skripsi pada Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada.
- Tim Telaga Bakti Nusantara (1997). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2*. Bandung: CV. Angkasa.

Daftar Informan

- Abdullah Widjaja, Pensiunan Pegawai Kereta Api.
- Martinus Setiabudi, Pengguna Angkutan Kereta Api Lokal Cabang.
- Pamboedi, Pensiunan Pegawai Kereta Api.
- Supaad, Pensiunan Pegawai Kereta Api.