

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan alat penunjang mobilitas yang sangat penting bagi manusia untuk berpindah dari satu tempat ketempat lainnya. Perkembangan zaman dan kemajuan dalam kehidupan mendorong manusia untuk berinovasi membuat alat transportasi yang efisien, mengeluarkan sedikit tenaga tapi menghasilkan daya angkut sebesar-besarnya.¹

Salah satu alat transportasi yang sudah lama ada di Indonesia adalah kereta api. Jauh sebelum munculnya transportasi kereta api masyarakat kita sudah memiliki alat transportasi untuk mempermudah mobilitas, seperti pedati, dokar, perahu dan lain lain. Pertengahan abad 19 kebutuhan mengenai alat transportasi yang lebih efisien sangat diperlukan mengingat setelah ditetapkan Undang-Undang Agraria 1870 oleh pemerintah kolonial berdampak kepada meningkatnya hasil bumi perkebunan. Hal tersebut disebabkan oleh banyaknya investor baik dari orang Eropa maupun dari Tionghoa berlomba-lomba datang ke Hindia Belanda untuk membuka perkebunan. Perkebunan menjadi sebuah ladang bisnis yang sangat menguntungkan dan membuat banyak perusahaan swasta mulai menguasai kegiatan perekonomian di Hindia Belanda.²

¹ Sri Retna Astuti, “Kereta Api Ambarawa –Yogyakarta Suatu Kajian Sejarah Sosial Ekonomi pada Abad ke-19”, dalam *Laporan Penelitian Jarahnitra*, 1994, hlm.10.

² Jan Bremen, *Menjinakkan Sang Kuli : Politik Kolonial Pada Awal Abad ke 20*, (Jakarta : Pustaka Utama Grafiti, 1997), hlm. 26.

Meningkatnya jumlah hasil panen dari perkebunan tidak dibarengi dengan sistem transportasi yang digunakan. Banyak para pengusaha yang mengeluh atas permasalahan tersebut. Distribusi barang dari wilayah perkebunan yang rata-rata berada di pedalaman menuju pelabuhan dengan menggunakan gerobak yang ditarik dengan hewan atau kapal uap yang hanya ada di wilayah pinggiran sungai besar seperti Sungai Serang, Sungai Tuntang di Semarang, maupun Sungai Silugonggo di Juwana sudah tidak terlalu efektif. Pemerintah kolonial merasa perlu untuk membuat sebuah moda transportasi alternatif yang bisa membawa hasil panen perkebunan dengan kapasitas yang lebih banyak dibandingkan dengan transportasi yang sudah ada sebelumnya.³

Untuk mengatasi persoalan tersebut pemerintah kolonial atas saran dari Komisi Sarana Transportasi pada tahun 1860, dibawah arahan Insinyur Stieltjes, melakukan penelitian terkait hal-hal yang bisa dilakukan untuk meningkatkan sarana transportasi di Jawa. Kemudian baru pada tahun 1864 setelah melalui berbagai macam pertimbangan akhirnya disepakati untuk dibangun jalur kereta api yang pertama di Semarang dibuka oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. J.A.J Baron Sloet Van den Beele.⁴ Rute pertama dibuat sepanjang 25 Km yang menghubungkan Semarang menuju Tanggung. Pembangunan ini dilakukan oleh *Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij* (NISM), atas konsesi yang didapat dari pemerintah Hindia Belanda.

³ Eddy Supangat, *Ambarawa Kota Lokomotif Tua*, (Salatiga : Griya Media, 2008), hlm. 4.

⁴ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: Angkasa, 1997), hlm. 54.

Pembangunan jalur kereta api di Semarang bukan tanpa alasan, beberapa faktor penting yang melatarbelakanginya adalah posisi Semarang yang saat itu menjadi pusat perdagangan di Jawa Tengah dengan pelabuhan yang dimiliki. Membuat Semarang menjadi salah satu daerah dengan aktivitas ekonomi paling sibuk pada saat itu. Kemudian ditambah oleh keluhan kesah para pemilik perkebunan yang merasa bahwa perlunya untuk memperbaiki sarana transportasi. Meningkatnya hasil produksi gula yang sebelumnya pada tahun 1849 berkisar 1.200.000 pikol pada tahun 1860 mencapai 1.700.000 pikol, para pemilik perkebunan mengusulkan untuk membangun sarana transportasi yang lebih efektif. Pengangkutan hasil bumi dengan ditarik hewan sudah tidak efektif ditambah biaya angkut yang semakin tinggi.⁵

Pihak pertama yang mengajukan konsesi untuk membangun jalur kereta adalah perusahaan *Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij* (NISM) pada tahun 1860 dengan jalur pertama yang dibangun adalah Semarang-Vorstenlanden. Kemudian muncul *Staats Spoorwegen* (SS) yakni perusahaan kereta milik negara, kemunculan SS ini berkaitan dengan pengelolaan dari NISM yang dirasa kurang memuaskan pengusaha ataupun pemerintah yang ingin memberikan pelayanan terkait transportasi. Keuangan NISM yang tidak stabil juga memberikan alasan pemerintah ikut campur dalam pelayanan transportasi, keuangan NISM tidak begitu kuat untuk membuka jalur-jalur yang diperlukan pengusaha perkebunan. Tuntutan yang semakin tinggi dari pemilik perkebunan dikarenakan peningkatan hasil panen yang harus

⁵*De tramwegem Op Java, Gedenboek der Samarang-Joana Stoomtraam-Maatschappij*, (S-Gravenhage : Kon.Ned. Boek en Kunhandel van, M.M. Couve 1907), hlm. 10.

didistribusikan dari perkebunan seperti kopi, tebu, hingga kayu jati membuat pemerintah kolonial juga memberikan konsesi kepada swasta lainya untuk ikut serta dalam upaya mempermudah akses distribusi hasil perkebunan.

Pada tahun 1850 an Pemerintah kolonial Hindia Belanda mengizinkan kepada pihak swasta lainya yang ingin bergabung untuk membangun kereta api, bahkan memberikan kemudahan kepada pihak swasta berupa jaminan, yang diatur dalam *SK no.H22 ind Stlbd 1856 No 4*, dengan beberapa persyaratan yang harus dipenuhi yaitu dengan memperhatikan lebar rel kereta harus disesuaikan dengan standart dari Eropa 1.435 mm, persyaratan lainya yang juga harus diperhatikan adalah sesuai dengan arahan Menteri Urusan Jajahan, yang pada waktu itu menginginkan untuk memperluas jalur lintas kereta, yang sebelumnya hanya Semarang-Solo-Yogya, diperluas lagi ke daerah Kedungdjati-Ambarawa, hal tersebut selain digunakan untuk mempermudah distribusi hasil perkebunan, juga difungsikan sebagai alat pertahanan.⁶

Setelah pemerintah kolonial memberikan izin untuk pengelolaan pembangunan kereta api dan trem di Hindia Belanda banyak perusahaan swasta yang ikut terjun di dalamnya, salah satu perusahaan kereta api swasta tersebut adalah *Semarang-Joana Stootram Maschapi (SJS)*.⁷ SJS adalah perusahaan trem uap swasta yang memprakarsai pembangunan jalur kereta di wilayah Jawa Tengah bagian utara, yang meliputi daerah Demak, Kudus, Pati, Rembang, Juwana. SJS memiliki 2

⁶ Tim Telaga Bakti, *op. cit*, hlm. 51

⁷ Nama Samarang yang digunakan pada perusahaan SJS mengacu pada nama Semarang saat ini.

jaringan operasional yang pertama melayani angkutan dalam kota (*Stadslijnen*), yang kedua jalur luar kota atau (*Buitenlijnen*).⁸ SJS sendiri didirikan oleh Baron Van Der Goes dan C.L.J. Martens pada 28 September 1881 setelah mendapatkan konsesi untuk membangun dan mengoperasikan sambungan trem uap antara Semarang sampai Juwana pada 18 Maret 1881, oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda⁹ yang pada saat itu perusahaan diwakili oleh J. F. Dijkman, W. Walker dan G.H. Baron Clifford. SJS sampai dengan tahun 1900, sudah membuka beberapa jalur operasional seperti Kudus - Majong - Petjangaan, Demak - Wirosari - Blora, Wirosari - Kradenan, Juwana Tajoe dan Majong - Welahan. Pada tahun 1900 dibuka jalur Juwana - Lasem, pada 1902 jalur Rembang - Cepu, Kemudian terus bertambah sampai pada tahun 1903 SJS sudah memiliki jaringan operasional sepanjang 389 Km. Total jaringan trem dan kereta api yang dimiliki oleh SJS mencapai 407 Km¹⁰

SJS merupakan pelopor jaringan kereta api dan trem di Pulau Jawa bagian Utara, dengan munculnya SJS sebagai penyedia jasa layanan transportasi berdampak pada berbagai sektor, terutama pada bidang sosial ekonomi. Tidak hanya perusahaan yang diuntungkan atas hadirnya SJS ini, masyarakat juga mendapatkan manfaatnya, penyerapan tenaga kerja Bumi Putera oleh perusahaan. Kebutuhan tenaga kerja oleh perusahaan menempatkan orang orang Bumi Putera ke dalam posisi teknis atau operasional, seperti penjaga loket, juru tulis, kondektur masinis, dan petugas

⁸ Aldi Rizaldi, Endang Susilowati, *Dinamika Perkeretaapian Lintas Semarang-Juwana Tahun 1950-1998, Historiografi, Vol. 1, No. 1 (2020): 1-10*, hlm. 2.

⁹ *Bijblad op het Staatsblad Van Nederlandsch Indie*, hlm. 50.

¹⁰ Olivier Johannes Raap, *Sepoer Oeap di Djawa Tempo Doeloe* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia: 2017), hlm. 192.

pengawas jalur kereta. Tidak hanya itu manfaat lain dengan adanya pembangunan jalur kereta api adalah munculnya dan berkembangnya berbagai sektor ekonomi informal, seperti penginapan, penitipan barang, rumah makan. pasar dan lain lain di sekitaran stasiun.

Sepanjang Jalur antara Semarang dengan Juwana merupakan daerah-daerah penghasil tebu, gula, kayu jati, dan hasil pertanian lainnya. Dari jalur utamanya, dari Semarang ke Juwana, ruas pertama (Semarang - Genoeck) dibuka untuk lalu lintas pada 2 Juli 1883, setelah jalur kota pertama di Semarang telah dibuka pada 1 Desember 1882.¹¹ SJS berhasil menjadi salah satu perusahaan trem yang posisinya sangat penting, karena dapat menjangkau berbagai daerah. Selain digunakan untuk mengangkut hasil perkebunan untuk mendistribusikan ke daerah lain SJS ini juga menyediakan layanan kereta penumpang.

1.2 Rumusan Masalah

Perkembangan kereta api di Hindia Belanda terutama di Pulau Jawa mendapat perhatian khusus oleh pemerintah kolonial, pembukaan jalur kereta di Semarang hingga daerah kerajaan atau *Vorstelanden*, serta dibukanya arus modal asing ke Hindia Belanda membuat pemodal yang mendirikan SJS di Semarang yang mendapatkan konsesi untuk memberikan pelayanan transportasi di Jawa bagian utara untuk ikut serta meramaikan pengembangan moda transportasi kereta, oleh karena itu

¹¹ *De tramwegem Op Java, Gedenboek der Samarang-Joana Stoomtraam-Maatschappij*,(: S-Gravenhage,: Kon.Ned. Boek en Kunshandel van M.M. Couve 1907), hlm. 2.

sangat menarik untuk dicermati bagaimana *Pengelolaan Perusahaan Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij (SJS) tahun 1881-1942* ?

1.3 Ruang Lingkup Penelitian

Yang membedakan penelitian disiplin Ilmu Sejarah dengan yang lainnya salah satunya penggunaan batasan khusus dalam penelitiannya yaitu pembatasan dalam temporal dan spasial. Ruang lingkup dalam penelitian sejarah digunakan untuk mempermudah dalam menganalisis dan juga membuat kesimpulan dari hasil penelitian dengan fokus yang jelas. Dua macam batasan dalam penelitian sejarah yang pertama batasan temporal yang kedua batasan spasial. Batasan temporal yang digunakan dalam penelitian sejarah untuk merekonstruksi peristiwa berada pada masa lampau, serta batasan spasial berfungsi untuk memberikan fokus ruang pada subjek kajian yang akan diteliti. Untuk batasan temporal juga mempermudah bagi peneliti untuk menandai pembahasan agar tidak melebar dalam waktu. Batasan awal dari penelitian ini diambil tahun 1881 hal tersebut dikarenakan SJS mendapatkan konsesi dari pemerintah kolonial pada tahun tersebut yang menandakan bahwa SJS sudah legal untuk membangun jaringan kereta api dan trem antara Semarang sampai Juwana.

Batasan akhir dari penelitian ini adalah tahun 1942, ketika masuknya Jepang ke Indonesia. model penjajahan yang dilakukan oleh Jepang memiliki perbedaan dengan Belanda. Dibawah pemerintah kolonial Belanda, segala kebijakan yang dibuat harus memiliki keuntungan untuk negara induk, dengan memanfaatkan potensi hasil bumi dari Indonesia untuk menghasilkan keuntungan guna dibawa ke Belanda.

Sedangkan Jepang menggerakkan perekonomian untuk mensuplai kegiatan perang mereka, atau dalam istilah lainnya *Economic at War*. Kedatangan Jepang membawa dampak terhadap beberapa jalur-jalur kereta yang ada di Semarang. Beberapa jaringan rel milik SJS pun dibongkar guna mendukung mobilitas tentara Jepang pada saat Perang Dunia II. Salah satunya adalah pembongkaran jaringan rel SJS lintas Mayong - Welahan.¹²

Kemudian mengenai batas spasialnya diambil di sepanjang dan sekitar jalur Semarang - Juwana yang merupakan wilayah pengelolaan SJS dalam menjalankan aktivitas perkeretaapiaanya hal tersebut sesuai dengan izin konsesi dari pemerintah kolonial untuk menghubungkan jalur Semarang-Juwana.

1.4 Tujuan dan Manfaat

Sejarah mengenai kereta api menjadi topik pembahasan yang menarik untuk ditelaah lebih dalam, kemunculan kereta api menjadi babak baru dalam dunia transportasi di Hindia Belanda. Sebelum munculnya kereta api alat transportasi yang digunakan untuk mendistribusikan hasil perkebunan menuju pelabuhan dengan gerobak dan ditarik hewan tidak dapat lagi memberikan hasil maksimal, untuk mengatasi masalah tersebut kemudian direncanakan pembuatan sebuah alat transportasi mutakhir yang lebih modern dan lebih efisien.

Kemunculan transportasi kereta api ternyata memberikan pengaruh yang luar biasa terhadap masalah sosial ekonomi masyarakat dan pemilik perkebunan. Sehubungan dengan hal tersebut maka penelitian ini yang hendak disampaikan

¹² Aldi Rizaldi, Endang Susilowati, *op.cit.*, hlm. 2

penulis adalah yang pertama bagaimana pengelolaan dari perusahaan SJS setelah mendapat konsesi pada tahun 1881 - 1930-an.

Tujuan yang hendak disampaikan dalam penelitian ini adalah memberikan penjelasan narasi sejarah tentang perusahaan Samarang Joana Stoomtraam Maatschapij (SJS).

1. Apa saja hal hal yang terjadi pada perusahaan SJS selama pengoperasiannya, karena rentang penelitian yang panjang dan melewati berbagai peristiwa besar apakah kemudian SJS ini juga mendapat pengaruh dari peristiwa besar tersebut.

Selain itu semoga penelitian ini juga memberikan manfaat baik akademis maupun non akademis :

1. Manfaat bagi keilmuan akademis adalah menambah informasi dan rujukan literasi bagi peneliti lain yang ingin menulis mengenai sejarah kereta api terutama pada masa kolonial terutama untuk kereta api di wilayah Semarang
2. Memberikan wawasan mengenai sejarah transportasi darat yang memiliki julukan ular besi itu, selain itu memberikan ingatan bagaimana perubahan teknologi transportasi di Pulau Jawa lebih khususnya, bagaimana dulu susah nya mobiltas karena sistem transportasi tradisional, kemudian berganti kepada transportasi yang lebih modern.

3. Memberikan penjelasan mengenai dinamika perubahan yang terjadi pada perusahaan SJS sebagai salah satu perusahaan penyedia jasa layanan transportasi

1.5 Tinjauan Pustaka

Untuk mempermudah dalam proses penelitian ini juga menggunakan beberapa buku yang memiliki singgungan dengan tema yang serupa dalam penelitian ini. Hal itu berguna sebagai pembanding dalam proses penyusunan penelitian ini. Pertama buku yang diterbitkan oleh Tim Telaga Bakti Nusantara pada tahun 1997 berjudul *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Buku ini banyak memberikan gambaran mengenai sejarah awal perkeretaapian di Indonesia, dalam buku ini membahas mengenai politik kolonial dan perkembangan alat transportasi pada abad ke-19.¹³ Cakupan pembahasan buku ini menjelaskan mengenai latar belakang mengapa penting dan perlu untuk membuat sebuah sistem transportasi yang massal yang lebih efektif efisien, selain itu pada bagian awal-awal dari buku ini membahas mengenai sejarah awal pembangunan sejarah kereta api di Hindia Belanda secara keseluruhan mulai dari Pulau Jawa, Sumatra, sampai Sulawesi,.

Kedua *Sejarah Sosial Pedesaan: Karesidenan Semarang 1830-1900* yang ditulis oleh Djoko Suryo. Buku ini banyak menerangkan mengenai proses awal perkembangan sebuah transportasi yang semula masih bersifat tradisional atau masih menggunakan tenaga manusia maupun hewan kemudian berganti menjadi mekanik,

¹³ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: Angkasa, 1997).

memberikan dampak terhadap perubahan sosial ekonomi. Dalam buku ini juga menjelaskan mengenai munculnya daerah baru. Pembangunan jalur kereta api membawa dampak kepada jaringan perubahan pasar, setiap daerah yang dilewati atau memiliki staisun akan menjadi pusat pertemuan orang yang bisa menjadi sebuah pasar. Buku ini menjadi penting karena menggambarkan situasi dan kondisi sosial masyarakat Semarang pada abad 19, ¹⁴ dimana tahun penelitian dari buku ini memiliki kemiripan dengan penelitian skripsi ini. Buku ini menjadi rujukan penting untuk melihat bagaimana proses perubahan sosial yang terjadi pada masyarakat Semarang pasca munculnya moda transportasi kereta.

Kemudian ketiga skripsi dari Mahasiswa Ilmu Sejarah Universitas Airlangga yang berjudul *Babad-Djombang Stoomtram-Matschappij tahun 1896-1916* , dalam penelitian ini banyak menjelaskan mengenai aktivitas perusahaan BDSM mulai dari latar belakang pembangunan (mendapat konsesi), pengelolaan BDSM. pegawai perusahaan, gaji pegawai jalur trem , lokomotif keuangan perusahaan dan dampak perusahaan bagi masyarakat sektar pada waktu itu khususnya di daerah Jombang dan Babat. ¹⁵

Lalu ke empat *Gedenboek Der Samarang Joana Stoomtram Maatschappij*, buku ini ditulis untuk memperingati 25 tahun perusahaan SJS, secara umum buku ini membahas mengenai latar belakang dan sejarah awal dari perusahaan trem

¹⁴ Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karisidenan Semarang 1830-1900*, (Yogyakarta : Proyek Pengembangan Pusat Fasilitas Bersama Antar Universitas, 1989).

¹⁵ Ahmad Dinan Silmi, *Babad-Djombang Stoomtram Maatschappij Tahun 1896-1916*, *Skripsi Mahasiswa Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya*, (Tidak Diterbitkan, 2018).

Samarang-Joana Stoomtraam Maatschappij dari mulai pembangunan sampai dengan tahun 1907, buku ini yang kemudian menjadi acuan atau menjadi buku babon yang digunakan penulis untuk bisa menyelesaikan penelitiannya, hal-hal yang dijelaskan dalam buku ini sangat membantu memberikan gambaran mengenai bagaimana proses awal pembangunan jalur kereta, siapa saja pihak yang terlibat dan bagaimana masalah yang terjadi ketika melakukan pembangunan. Yang membedakan dengan penelitian ini adalah masalah pendapatan, dimana dalam buku *gedenboek* ini tidak menjelaskan secara rinci mengenai pendapatan SJS dari tahun pertahun, ditambah buku ini hanya menjelaskan SJS sampai dengan tahun 1905 saja.¹⁶

Yang ke lima Jurnal dari Aldi Rizaldi dan Endang Susilowati, yang berjudul *Dinamika Perkeretaapian Lintas Semarang-Juwana Tahun 1950-1998*. Jurnal ini menjelaskan mengenai perubahan yang terjadi pada sistem transportasi kereta api di Semarang khususnya, pasca kemerdekaan. Dimana pada saat penjajahan Jepang banyak jalur-jalur dan juga infrastruktur mengalami kerusakan dan juga pembongkaran, hal itu pula yang kemudian terjadi pada jaringan kereta api dan trem milik SJS.¹⁷ Setelah merdeka operasionalisasi kereta api dan trem di Semarang berada dibawah pengawasan kantor inpeksi 7 yang mana fokus utamanya adalah bukan memperbaiki infrastruktur trem yang rusak melainkan memperbaiki jalan raya, hal tersebut menimbulkan persaingan baru antara kereta api dengan pengguna jalan raya.

¹⁶ *De tramwegem Op Java, Gedenboek der Samarang-Joana Stoomtraam-Maatschappij*, (: S-Gravenhage,; Kon.Ned. Boek en Kunshandel van M.M. Couve 1907).

¹⁷ Aldi Rizaldi, Endang Susilowati, *Dinamika Perkeretaapian Lintas Semarang-Juwana Tahun 1950-1998, Historiografi, Vol. 1, No. 1 (2020): 1-10*.

Pada akhirnya jalur-jalur operasional Semarang-Juwana tidak memberikan keuntungan yang membuatnya ditutup oleh pemerintah pada dekade 1980 an. Penelitian ini penting digunakan untuk melihat bagaimana perkembangan SJS atau jalur-jalur milik SJS setelah kemerdekaan, mengingat pada saat akhir penjajahan Belanda dan juga saat dijajah Jepang SJS tidak menunjukkan hasil yang bagus dalam hal pendapatan.

Kemudian yang ke enam skripsi dari Ahmad Syhabudin, yang berjudul, *Samarang Joana Stoomtram Maatschappij : Jalur Semarang Juwana Tahun 1881-1910*,¹⁸ Secara umum penelitian ini memiliki kemiripan dengan apa yang penulis kerjakan, tetapi kemudian ada beberapa hal yang menjadi pembeda diantaranya adalah temporal penelitian. Perbedaan temporal menjadi sangat penting karena bisa digunakan untuk melihat dinamika perubahan yang terjadi pada perusahaan SJS terutama ketika terjadi *Krisis Malaise* pada tahun 1930, bagaimana kemudian SJS ini tetap survive ketika menghadapi *Krisis Malaise*.

Beberapa penelitian di atas menjadi penting digunakan oleh penulis karena memiliki irisan dengan penelitian yang akan dilakukan yakni yang berjudul *Pengelolaan Samarang-Joana Stoomtram-Maastchappij 1881-1942* , dan juga dari buku dan penelitian di atas bisa memberikan gambaran sebagai pengetahuan dasar mengenai sejarah kereta api dan pengeloannya.

¹⁸ Ahmad Syhabudin, *Samarang Joana Stoomtram Maatschappij : Jalur Semarang Juwana Tahun 1881-1910*, (Skripsi Mahasiswa Ilmu Sejarah Universitas Negeri Yogyakarta, Tidak Diterbitkan)

1.6 Kerangka Konseptual

Penelitian sejarah bertujuan untuk menarasikan kembali peristiwa yang telah terjadi pada masa lampau dengan mengkaji sebab yang melatarbelakanginya. Kondisi jiwa zaman pada saat itu. Untuk dapat membuat sebuah penelitian sejarah yang komperhensif selain diperlukan metode juga menggunakan kerangka konseptual pemikiran. Kerangka pemikiran yang meliputi berbagai konsep dan teori yang digunakan untuk menganalisis penelitian tersebut .¹⁹

Pada penelitian ini penulis membahas mengenai *Pengelolaan Samarang-Joana Stoomtraam-Matschappij (SJS) 1881-1942*. Penelitian ini masuk ke dalam kajian sejarah ekonomi instansi yang bergerak pada bidang transportasi. Penelitian ini mencoba melihat bagaimana pengelolaan dari sebuah perusahaan. Karena Ketika membahas mengenai sebuah perusahaan penyedia jasa transportasi, yang dibicarakan adalah persoalan untung rugi, dan bagaimana membuat manajemen perusahaan yang baik dan dampak keberadaanya. Maka dari itu untuk mempermudah menganalisa dan memberikan gambaran dari apa yang coba disoroti dalam proses penyusunan penelitian ini menggunakan konsep pengelolaan perusahaan dan ekonomi.

Secara umum definisi pengelolaan menurut KBBI adalah proses yang memberikan pengawasan pada semua hal dalam suatu pelaksanaan untuk mencapai tujuan tertentu. Sedangkan Menurut para ahli ada beberapa pengertian pengeloaan. Salah satunya menurut Nugroho dalam bukunya yang berjudul *Good Governance*

¹⁹ Sartono Kartodirjo, *Pendekatan Ilmu Sosial Dalam Metodologi Sejarah*,(Jakarta : Gramedia Pustaka Umum, 1992), hlm. 2.

menjelaskan bahwa pengelolaan adalah istilah yang dipakai dalam ilmu manajemen. Secara etimologis istilah pengelolaan itu sendiri berasal dari kata kelola (*to manage*) dan hal itu digunakan untuk merujuk kepada proses mengurus atau menangani sesuatu untuk mencapai tujuan tertentu.²⁰ Dalam penelitian lain menurut Goerge R. Terry dalam bukunya yang berjudul *Prinsip-Prinsip Manajemen* mengatakan bahwa pengelolaan itu sama dengan manajemen, sehingga bisa dipahami pengelolaan itu sebagai proses untuk merencanakan, pengorganisasian, pergerakan dan pengawasan dengan memanfaatkan baik ilmu maupun seni agar dapat mencapai tujuan yang diinginkan.²¹ Dengan demikian pengelolaan bisa dikatakan sebagai ilmu manajemen yang berhubungan dengan proses mengurus dan menangani sesuatu guna mewujudkan tujuan tertentu yang ingin dicapai. Fungsi pengelolaan menurut George Terry adalah usaha untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan. Menurutnya ada 4 fungsi pengelolaan diantaranya *Planning, Organizing, Actuating, Controlling*.²² Dalam hal ini adalah proses pengelolaan perusahaan Samarang Joana Stoomtraam Maatschappij yang menjadi topik penelitian.

Selain pengetahuan pengelolaan perlu juga di ketahui mengenai pengertian peran penting dan fungsi transportasi mengingat SJS merupakan sebuah perusahaan yang bergerak pada jasa transportasi. Kegiatan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, dimana transportasi digunakan untuk menunjang mobilitas baik untuk memindahkan barang, maupun orang, Transportasi berkaitan dengan sebuah

²⁰ Nugroho, *Good Governance*, (Bandung : Mandar Maju, 2003), hlm 119.

²¹ George R Terry, *Dasar Dasar Manajemen*, (Jakarta : PT Bumi Aksara, 2009), hlm 9.

²² *Ibid*, hlm, 249.

kelompok atau orang penyedia jasa yang bernaung dalam sebuah perusahaan. Setiap perusahaan yang bergerak di bidang jasa selalu berkaitan dengan aktivitas perekonomian masyarakat. Seperti yang dijelaskan oleh Ofyar Z. Tamin dalam bukunya yang *Berjudul Perencanaan dan Pemodelan Transportasi* dimana di dalamnya dijelaskan bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia.²³ Selain itu dalam bukunya Don Benson dan Geoffrey Whitehead yang berjudul *Transport And Distribution Made Simple* mengatakan bahwa transportasi merupakan bagian dari kegiatan ekonomi yang memberi perhatian pada peningkatan kepuasan manusia dengan cara mengubah posisi geografis orang maupun barang. Transportasi digunakan untuk mengangkut bahan baku, terutama yang masih mentah untuk kemudian dibawa ketempat produksi dan menjualnya.²⁴

Fungsi transportasi keberadaanya menjadi semakin penting ketika suatu daerah atau wilayah menjadi pusat sebuah perdagangan dan industri, karena hal tersebut memungkinkan untuk terjadinya pertukaran barang dan jasa berjalan dengan cepat dan lancar.²⁵ Dengan demikian semakin meningkatnya kegiatan perekonomian

²³ Ofyar Z. Tamin, *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi*, (Bandung : Penerbit ITB, 1997), hlm. 4

²⁴ Don Benson Dan Geoffrey Whitehead, *Transport And Distribution Made Simple*, (London : Richard Clay The Chauncher Press, 1975), hlm. 1

²⁵ Dewi Untarawati , *Sarana Dan Prasarana Transportasi Kereta Api di Kota Surabaya 1875-1942*, Skripsi Mahasiswa Ilmu Sejarah Universitas Airlangga, Tidak Diterbitkan , hlm. 16.

sebuah daerah selalu berhubungan dengan sarana transportasi di daerah tersebut yang berdampak kepada tingkat perekonomian sebuah masyarakat. Proses perpindahan tersebut berpengaruh terhadap nilai jual dari sebuah barang.

Pengelolaan pada transportasi kereta ini kemudian dipegang oleh negara dan pihak swasta sebagai pengelolanya. Perusahaan swasta yang dimaksud adalah sebuah badan usaha yang dimiliki oleh perseorangan atau kelompok yang dikelola secara mandiri. Ketika membicarakan mengenai perusahaan pasti selalu berkaitan dengan persoalan untung dan rugi. Setiap perusahaan selalu memiliki strategi untuk membuat perusahaan tetap stabil dalam pendapatan sehingga bisa bersaing dengan perusahaan lainnya. Manajemen perusahaan yang baik bisa menjadi salah satu kunci bertahannya sebuah perusahaan. Manajemen yang dimaksud mencakup mengenai kinerja karyawan, pembagian job terhadap masing masing staf, proyek perusahaan, informasi pelanggan yang semua itu saling berkesinambungan satu dengan lainnya.²⁶

1.7 Metode Penelitian

Metode penelitian adalah cara yang digunakan untuk mempermudah proses penelitian ilmiah seseorang.²⁷ Menurut Kuntowijyo dalam bukunya *Pengantar Ilmu Sejarah* penelitian sejarah memiliki lima tahap yang harus dilakukan yang pertama pemilihan topik, kemudian pengumpulan sumber atau *Heuristik*, lalu *Verifikasi* atau

²⁶ Aprilinis Putra Yusa, *Perusahaan Trem Malang tahun 1897-1942*, (Skripsi Mahasiswa Ilmu Sejarah Universitas Airlangga, tidak diterbitkan), hlm. 15

²⁷ A. Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2012), hlm. 28-29.

kritik sumber, *Intepretasi* dan yang terakhir penulisan atau *Historiografi*.²⁸ Tahap-tahap tersebut perlu dilakukan mengingat sebagai seorang sejarawan perlu menempatkan dirinya pada posisi netral terhadap subjek yang akan diteliti. Unsur subjektivitas dalam sebuah tulisan sejarah menjadi sebuah hal yang harus dihindari. Capaian yang diharapkan dari penelitian ini agar dapat sesuai dengan penulisan sejarah yang berusaha merekonstruksi masa lalu dari objek penelitian sejarah dengan menggunakan metode sejarah. Setiap peristiwa meninggalkan bekas yang kemudian digunakan sebagai “saksi” atau “bukti” bahwa kejadian itu sungguh-sungguh terjadi.²⁹ Penelitian ini memiliki latar belakang seabad yang lalu sehingga tidak mungkin menggunakan sumber lisan.

Tahap pertama adalah Pengumpulan data dan sumber, hal tersebut dapat dilakukan dengan menjelajahi lembaga-lembaga yang memiliki hubungan dengan topik yang akan dibahas. Pengumpulan data ini sangat penting guna menunjang kevalidan peristiwa sejarah itu benar benar terjadi, berguna juga untuk mengetahui fakta yang sebenarnya, sumber yang digunakan bisa berbentuk tertulis, visual, maupun audio visual untuk dokumen tertulis bisa seperti surat kabar dan arsip. Sumber primer yang dapat digunakan kiranya berasal dari dokumen, yang sezaman dengan temporal penelitian yang juga dapat ditemukan di koran. Sumber koran terkait dapat ditemukan di Museum Pers Surakarta, Perpustakaan Nasional, Badan Arsip Kota Surabaya, Badan Arsip Jawa Timur, Perpustakaan Badan Perencanaan Daerah

²⁸Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya, 1995), hlm. 89.

²⁹ Sartono Kartodirjo, *op.cit*, hlm. 16.

Provinsi Jawa Timur, Perpustakaan Nasional Indonesia, dan Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI). Selain memang terjun ke lapangan untuk melakukan pencarian sumber, penggunaan bantuan internet yang berperan sangat besar seperti *Delpher*, *KITLV*, *Colonial Architecture*. Peneliti sangat dimudahkan dengan banyaknya sumber yang dapat dilacak serta diakses secara online di website *delpherkranten.nl*.

Setelah dirasa banyak mendapatkan sumber yang dibutuhkan, kemudian langkah selanjutnya ialah dengan melakukan kritik terhadap sumber atau verifikasi data. Kritik terhadap sumber yang kita dapatkan sangat penting untuk dilakukan untuk mengidentifikasi apakah sumber layak atau tidak digunakan sebagai bukti. Kritik sumber dibagi menjadi dua tahapan yaitu kritik intern dan ekstern. Kritik ekstern berguna untuk mencari otentitas sumber tertulis, sedangkan kritik intern berguna untuk membuktikan bahwa sumber-sumber yang diperoleh itu benar adanya dan bukan sebuah manipulasi data dengan melihat bentuk sumber dan membandingkannya dengan data sejenis yang sejaman. Waktu pembuatan atau penerbitan menjadi salah satu hal yang dilakukan dalam kritik internal, memastikan kejadian dan penerbitan berbagai macam hal berlangsung sezaman agar konteks dapat dipahami.

Tahap ketiga dari penelitian sejarah ialah dengan melakukan interpretasi. Menurut KBBI interpretasi memiliki pengertian penafsiran terhadap sesuatu. Tahapan ini membutuhkan ketelitian dan pemahaman agar mendapatkan konteks berupa fakta sejarah yang terjadi. Sering kali ketika kurang memahami konteks akan berdampak pada intepretasi yang dihasilkan yang selalu dibandingkan dengan masa kini, padahal

hal tersebut tidak relevan karena masa lampau dan masa kini sangat berbeda dalam berbagai hal. Maka dari itu interpretasi menjadi salah satu tahapan penting untuk mengidentifikasi sumber sejarah. Kendala ditemukan ketika tidak ditemukan sumber lisan yang kredibel untuk digunakan sebagai acuan sumber, karena terbatasnya usia dengan kejadian berlangsung. Pikiran, kenang-kenangan, fantasi sebagai fakta mental (*mentifact*) apabila tidak ditulis juga akan hilang tanpa meninggalkan bekas.³⁰

Bagian akhir setelah melalui beberapa tahapan adalah penulisan sejarah atau *historiografi* dengan penggunaan sumber-sumber yang telah diperoleh dan diidentifikasi. *Historiografi* yaitu merangkai data data yang diperoleh lalu menuliskan menjadi sebuah penulisan sejarah.³¹ Penggunaan sumber sangat membantu untuk menjadikan tulisan agar sesuai fakta terkait dan agar mudah untuk diterima. Tahapan *intepretasi* sudah dilakukan guna mendapatkan penulisan yang informatif dan analitis. Perlu dicermati adalah bahwa penelitian masih sangat mungkin bersifat subjektif, jadi perlu kiranya sikap kritis pembaca agar dapat memberikan umpan konstruktif pada penelitian ini. Dengan menggunakan kombinasi antara model penulisan naratif dan penjabaran terkait problem atau *problem oriented*, diharapkan dapat memberikan pemahaman yang bisa diterima dengan baik oleh seluruh kalangan.

³⁰ Sartono Kartodirjo, *op.cit*, hlm. 16.

³¹ Nugroho Notosusanto, *Masalah Penelitian Sejarah: Suatu Pengalaman*, (Jakarta: Yayasan Idayu, 1978), hlm. 36.

1.8 Sistematika penulisan

Proses penulisan sejarah sebagai suatu penyusunan sintesis mirip dengan pembangunan suatu bangunan.³² Diperlukan perencanaan matang dan ketersediaan bahan yang memadai untuk menghasilkan bangunan yang sesuai dan menyeluruh. Penelitian ini dibagi menjadi lima bab. Dalam penelitian sejarah perlu di perhatikan mengenai sistematika penulisan, hal tersebut berguna untuk membentuk sebuah kerangka berfikir yang terstruktur, sehingga mempermudah untuk memahami terhadap apa yang coba peneliti tuliskan. Sistematika penulisan juga berfungsi untuk menjabarkan mengenai urutan-urutan yang harus di perhatikan dalam menulis penelitian sejarah sesuai urutan peristiwa dan periodisasi peristiwa. Selain itu juga berfungsi untuk mengontrol tulisan yang bisa membantu para pembaca untuk memahami apa yang coba ingin disampaikan penulis. Maka dengan demikian untuk mempermudah dalam memahami apa yang ingin disampaikan penulis dalam hal ini ada beberapa sub bab pembahasan dalam penelitian yang akan dilakukan.

Pada bab I yang merupakan bab pendahuluan yang pertama menjelaskan mengenai latar belakang, menjelaskan secara singkat mengenai sejarah awal pembangunan jalur kereta di Hindia Belanda dan pemilihan Semarang menjadi daerah awal pembangunan mengapa penting untuk dibangun jalur kereta api, siapa saja yang nantinya terlibat di dalamnya, serta apa dampaknya terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat setempat, setelah itu dilanjutkan dengan rumusan

³²*Ibid*, hlm. 18.

masalah, tujuan, manfaat penelitian ruang lingkup yang terbagi atas dua hal yakni spasial dan temporal, tinjauan pustaka yang berfungsi sebagai rujukan awal dan role model dari penelitian yang akan dilakukan, setelah itu membuat kerangka konsep, yakni dengan menggunakan teori atau konsep atau pendekatan yang relevan dengan penelitian penulis, selanjutnya adalah metode penelitian, dimana dalam disiplin ilmu sejarah metode penelitian dibagi menjadi 4 bagian, pertama *Heuristik*, Kritik Sumber, Interpretasi, yang terakhir *Historiografi*.

Pada bab II menjelaskan mengenai gambaran umum yang ada di Semarang dan juga Juwana yang menjadi batas spasial dari penelitian ini, dimulai dari kondisi geografis, sistem transportasi pada masa kolonial.

Pada bab III menjelaskan mengenai proses pembangunan jaringan trem uap oleh SJS dan berbagai macam kendala yang dihadapi. Juga menjelaskan sejarah awal mengenai rencana pembangunan jalur kereta api. Serta lokomotif dan gerbong trem uap.

Kemudian bab IV menjelaskan pengelolaan perusahaan yang di dalamnya menjabarkan mengenai pegawai perusahaan, gaji pegawai, jaringan kereta, dan keuangan perusahaan.

Pada bab V merupakan penutup yang isinya adalah kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan.