

TRANSPORTASI KERETA API SCS (SEMARANG CHERIBON STOOMSTRAM MAATSCHAPPIJ) DI KABUPATEN KENDAL PADA TAHUN 1897-1930

M Yusril Mirza

Tim Ahli Cagar Budaya Kabupaten Kendal

e-mail penulis: myusrilmirza25@gmail.com

DOI: 10.22437/js.v3i1.24822

Received: 26/April/2023, Revised: 5/Mei/2023 Accepted: 16/Juni/2023

ABSTRACT

This research examines the emergence of rail transportation through a private company called Semarang Cheribon Stoomstram Maatschappij (SCS), which was present in Kendal Regency in 1897-1930. This research emerged as a response to the lack of discussion of the historical reconstruction of the private railroad company. In addition, Kendal Regency as a plantation base area in the Semarang Residency is important to discuss regarding its relationship with the presence of SCS rail transportation. The private railroad company that was built at the end of the 19th century seems to have certain reasons for choosing this area as part of the route it takes. This research will basically explain the beginning of the establishment of SCS, along with the process of building the railroad until its development in Kendal Regency. This research is descriptive-qualitative with historical research methods. The historical research method is a method that is carried out by trying to investigate and analyze objectively and systematically related issues to past events that aim to describe them. In this study, the methods used include heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. The results of this study indicate that Kendal Regency became part of the rail transportation network when SCS started the construction of its railroad line from Semarang to Cirebon. It is known that at first SCS was established as a small rail transportation system (tram) to accommodate passengers in the western region of Semarang; until then, it expanded into industrial commodity transportation. This can be seen from the connection between the main railway line and the track leading to the factory. Even in Kendal Regency, SCS built a new route outside the main route to shorten the travel time to Semarang. Towards the time of the economic depression and the aftermath of the First World War, the condition of SCS rail transportation experienced ups and downs. Even so, as the only engine of transportation in Kendal Regency, this train was still running amidst the onslaught of unstable economic conditions at that time..

Keywords: railroad, passengers, factories, commodities.

ABSTRAK

Penelitian ini mengaji tentang kemunculan transportasi kereta api dari perusahaan swasta bernama Semarang Cheribon Stoomstram Maatschappij (SCS) yang pernah hadir di Kabupaten Kendal pada tahun 1897-1930. Penelitian ini muncul karena respon kurangnya pembahasan rekonstruksi sejarah dari perusahaan kereta api swasta tersebut. Selain itu Kabupaten Kendal sebagai wilayah basis perkebunan di Karesidenan Semarang menjadi penting untuk dibahas terkait hubungannya dengan hadirnya transportasi kereta api SCS. Perusahaan kereta api swasta yang dibangun pada akhir abad ke-19 tersebut nampaknya memiliki alasan kepentingan tertentu dalam memilih wilayah tersebut sebagai bagian jalur yang dilewatinya. Penelitian ini pada dasarnya akan menjelaskan awal mula

berdirinya SCS, beserta proses pembangunan jalur kereta api hingga perkembangannya yang terjadi di Kabupaten Kendal. Penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif dengan metode penelitian sejarah. Metode penelitian sejarah yaitu metode yang dilakukan dengan berusaha menyelidiki dan menganalisa secara objektif dan sistematis terkait persoalan pada peristiwa masa lalu yang bertujuan untuk menggambarannya. Dalam penelitian ini metode yang digunakan meliputi tahap heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Kabupaten Kendal menjadi bagian dari jaringan transportasi kereta api, ketika SCS memulai pembangunan jalur kereta apinya dari Semarang hingga Cirebon. Diketahui mulanya SCS didirikan sebagai transportasi kereta api kecil (trem) untuk mengakomodir penumpang di wilayah barat Semarang, hingga kemudian merambah menjadi angkutan komoditas industri. Hal tersebut dapat dilihat dari terhubungnya antara jalur kereta api utama dengan jalur lintasan menuju pabrik. Bahkan di Kabupaten Kendal, SCS membangun jalur baru di luar jalur utama untuk mempersingkat waktu perjalanan menuju Semarang. Menjelang masa depresi ekonomi dan akibat perang dunia pertama, kondisi transportasi kereta api SCS mengalami pasang surut. Meski demikian sebagai transportasi mesin satu-satunya di Kabupaten Kendal, kereta api ini masih tetap berjalan di tengah gempuran kondisi ekonomi yang tidak stabil saat itu

Kata kunci: Jalur Kereta Api, Penumpang, Pabrik, Komoditas.

PENDAHULUAN

Salah satu transportasi yang bersifat massal adalah kereta api. Transportasi yang muncul menjelang akhir abad ke-19 di Eropa, merupakan alat angkut yang muncul akibat dampak pasca ditemukannya lokomotif bertenaga uap oleh Richard Trevithick, seorang insinyur tambang di Inggris.¹ Pada awal kemunculannya, kereta api menjadi alat transportasi tambang hingga berkembang menjadi angkutan yang diproduksi massal dan digunakan sebagai moda transportasi umum sekaligus alat angkut yang lebih efisien dibandingkan dengan alat angkut lainnya terutama angkutan tarik binatang pada masa itu.

Awal mula keberadaan transportasi kereta api di Indonesia, pertama kali diterapkan di Pulau Jawa. Pada awalnya kebijakan pembangunan transportasi kereta api ini, cukup mengalami berbagai silang pendapat. Seperti adanya pendapat tentang masih rendahnya tingkat volume barang angkutan, sehingga dianggap kurang efisien jika menggunakan kereta api. Selain itu masyarakat Jawa mayoritas saat itu juga dianggap tidak terlalu suka berpergian jauh, yang kemungkinan pemakai atau pengguna kereta api hanyalah kaum bangsawan dan masyarakat Eropa.² Meski demikian dengan berbagai pertimbangan, perusahaan swasta bernama NIS (*Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*) pada 1863 kemudian memberanikan diri dan mendapat hak izin dari Pemerintah Hindia Belanda untuk melakukan pembangunan jalur kereta api pertama di Pulau Jawa.³ Jalur pertama ini secara bertahap dibangun untuk menghubungkan Kota Semarang menuju wilayah Surakarta dan Yogyakarta (*Vorstelanden*). Dalam proses pembangunan tersebut juga dilakukan secara bertahap dan berbagai pertimbangan, terutama pada anggaran atau biaya pembangunan.

¹ Purnawan Basundoro, *Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Keresidenan Banyumas 1830-1940an*, 2019, 3.

² *Ibid.*, 34.

³ S.A. Reitsma, *Korte Geschiedenis Der Nederlandsch Indische Spoor En Tramwegen* (Weltevreden: G. Kolff & Co., 1928), 12.

Pasca pembukaan jalur pertama kereta api yang berawal dari Kota Semarang hingga *Vorstelanden* selesai dan berbagai hasil keuntungan yang didapatkan, Pemerintah Hindia Belanda pada akhirnya meluaskan dan mengembangkan jaringan kereta api ke berbagai wilayah di Pulau Jawa dan bahkan di luar Pulau Jawa.⁴ Dengan menggandeng para berbagai pihak, yang kemudian melahirkan banyak perusahaan kereta api seperti SS (*Semarangsche Stoomtram*), SJS (*Semarang Joana Stoomtram Maatschappij*), SCS (*Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij*), SoTM (*Solosche Tramweg mij*), PGSM (*Poewodadi Goendih Stoomtram Maatschappij*), dan lain-lain.

Dalam sejarah kereta api yang panjang bahkan masih terus digunakan hingga kini, berbagai macam penelitian tentang perkembangan kereta api telah banyak dilakukan, seperti penelitian yang berfokus pada kajian kewilayahan, keruangan, dan sejarah perniagaan (aspek ekonomi, politik, sosial, dan budaya). Penelitian serupa salah satunya dapat dilihat pada penelitian berjudul “Dampak Sosial Ekonomi Dari Perkembangan Stasiun Bandung” oleh Yogie Rey Permana (2017). Penelitian pada dasarnya membahas tentang dampak aspek sosial dan ekonomi dari keberadaan stasiun yang ada di Kota Bandung pada tahun 1884-1930, berdasarkan perspektif kewilayahan dan keruangan.⁵

Penelitian kereta api, juga dimunculkan pada judul “Dampak Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api Yogyakarta-Pundong Terhadap Masyarakat Kotagede Tahun 1917-1942” oleh Nanang Setiawan (2017). Penelitian tersebut berfokus pada penjelasan tentang dinamika pembangunan jalur kereta api yang dianggap semakin menarik, akibat realitas sosial yang berkembang seiring jumlah penduduk yang memanfaatkan kereta api sebagai sarana mobilitas. Berdasarkan penelitian yang dilakukan di jalur kereta api Yogyakarta hingga Pundong, diketahui bahwa menggunakan transportasi kereta api dapat menghemat biaya dan waktu dibandingkan transportasi tradisional.⁶

John Ingleson (2015) pada bukunya yang berjudul “Buruh, Serikat, dan Politik: Indonesia pada 1920-1930an” turut membahas tentang pengaruh munculnya transportasi kereta api sejak akhir abad 19 M terhadap buruh. Menurutnya, kereta api telah menjadi media mobilisasi yang menghubungkan orang-orang menuju lokasi tujuan antar wilayah. Dari faktor ini kemudian semakin mempercepat pertumbuhan pemukiman dan kehadiran kereta api menjadi moda transportasi dengan berbagai

⁴ Handinoto, *Perkembangan Kota Di Jawa Abad XVIII Sampai Pertengahan Abad XX*, ed. oleh Kartika N Nugrahini (Ombak, 2015), 24.

⁵ Yogie Rey Permana, “Dampak Sosial Ekonomi Dari Perkembangan Stasiun Bandung,” *Jurnal Informasi dan Pemodelan Kimia* (Universitas Negeri Yogyakarta, 2019): 23-36.

⁶ N Setiawan, “Dampak Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api Yogyakarta-Pundong Terhadap Masyarakat Kotagede Tahun 1917-1942,” *Ilmu Sejarah-S1* (Universitas Negeri Yogyakarta, 2017): 1-137.

kepentingan, seperti membawa orang-orang yang bekerja dan kemudian mulai menetap di berbagai wilayah.⁷

Pembahasan menarik tentang transportasi kereta api, khususnya di Kawasan Pantura (Pantai Utara Jawa) dapat dilihat pada buku “Dua Abad Jalan Raya Pantura” oleh Endah Sri Hartatik. Pada salah satu bab yang berjudul “Jalan Raya Pantura dan Masa Pertumbuhan Jalur Kereta Api” dijelaskan bahwa di Pantai Utara Jawa, kereta api telah mendominasi sebagai sarana pengangkutan utama untuk membawa barang, khususnya di Pulau Jawa. Dominasi tersebut terjadi karena kereta api dianggap sebagai transportasi angkutan yang relatif cepat untuk tujuan lokasi yang memiliki jarak yang jauh. Barang-barang yang diangkut berupa gerabah, bungkil, semen, kacang, bahan kain, bahan pupuk, minyak bumi, beras, batu bara, teh, ikan asin, besi, dan lain sebagainya. Semua barang tersebut kemudian dibawa ke Pelabuhan Semarang yang menjadi pelabuhan vital dalam perdagangan antarpulau dan antarnegara. Dimana pengangkutan barang juga terjadi dari Semarang menuju ke tempat-tempat lain di wilayah Jawa.⁸

Pembahasan kereta api, sebagai penelitian yang membahas tentang kajian transportasi publik di wilayah perkotaan juga telah banyak dilakukan, seperti penelitian tentang “Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan” yang dilakukan oleh Agus Alisa Putra dan Hanantatur Adeswastoto (2018). Menjadikan transportasi publik di Kota Surabaya sebagai objek studi kasus, penelitian ini berusaha menjelaskan bahwa keberadaan transportasi publik juga dapat dikaitkan dengan logika modernisasi dan kapitalisme. Pergeseran pola perilaku masyarakat dengan adanya angkutan massal, berupa kereta api misalnya dapat dimaknai sebagai suatu perubahan yang cukup berarti dalam pemilihan moda transportasi oleh masyarakat. Bagi pengguna jasa transportasi dengan adanya angkutan massal berarti perubahan itu menyangkut pola mobilitas penduduk dan pola perilaku bertransportasi. Sebagaimana kota merupakan sebuah ciptaan yang bertujuan untuk memaksimalkan pertukaran (barang-barang, jasa, hubungan persahabatan, pengetahuan dan gagasan), serta meminimalisasi perjalanan. Dalam hal ini peran transportasi adalah untuk memaksimalkan kegiatan pertukaran.⁹

Selain beberapa penelitian di atas sebagai banyaknya contoh kajian, penelitian tentang perkembangan kereta api pada dasarnya belum semuanya tuntas. Keberadaan perusahaan kereta api pada masa kolonial yang berjumlah lebih dari satu, menyebabkan hanya beberapa perusahaan yang berhasil dibahas. Keberadaan SCS sebagai perusahaan kereta api, hingga saat ini belum banyak mendapat pembahasan dan hanya disebut secara sekilas dalam penelitian kereta api di Indonesia. Padahal

⁷ John Ingleson, *Buruh, Serikat, dan Politik: Indonesia pada 1920an -1930an* (Tangerang: Marjin Kiri, 2015): 1-522.

⁸ Endah Sri Hartatik, *Dua Abad Jalan Raya Pantura - Sejak Era Kerajaan Mataram Islam hingga Orde Baru* (Nurmahera, 2018): 1-110.

⁹ Agus Alisa Putra dan Hanantatur Adeswastoto, “Transportasi Publik Dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan,” *Jurnal Teknik Industri Terintegrasi* 1, no. 1 (2018): 55 - 60.

menurut beberapa data, SCS menjadi salah satu pesaing dari NIS sebagai perusahaan kereta api terbesar di Hindia Belanda pada masa tersebut.

Kabupaten Kendal diketahui menjadi bagian wilayah dari jaringan transportasi kereta api, ketika perusahaan kereta api swasta kolonial bernama SCS (*Semarang Cheribon Stoomstram Maatschappij*) menghubungkan Semarang dengan Cirebon dibangun melewati wilayah tersebut. Kabupaten Kendal sebagai wilayah basis perkebunan kolonial, nampaknya memiliki keterkaitan dengan adanya pembangunan jalur kereta api SCS. Tentu sebagai perusahaan, pembangunan jalur kereta api SCS di Kabupaten Kendal tentu dapat didasari karena tujuan kepentingan tertentu, utamanya demi mencapai keuntungan.

Belum adanya penelitian tentang SCS termasuk tentang perkembangannya di Kabupaten Kendal menjadi dasar utama penelitian ini dilakukan. Penelitian ini pada dasarnya akan menjelaskan awal mula berdirinya SCS, beserta proses pembangunan jalur kereta api hingga perkembangannya yang terjadi di Kabupaten Kendal. Hal tersebut sesuai tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui riwayat awal mula SCS sebagai perusahaan transportasi kereta api, mendeskripsikan kronologi masuknya transportasi kereta api di Kabupaten Kendal, dan mengetahui kondisi dinamika perkembangan sistem transportasi kereta api di Kabupaten Kendal.

METODE

Penelitian akan berfokus pada riwayat transportasi kereta api SCS di Kabupaten Kendal pada tahun 1897 hingga 1930. Alasan pertimbangan penulis memilih temporal tersebut, adalah pada tahun 1897 merupakan awal pembangunan jalur kereta api SCS di Kabupaten Kendal. Selain itu pada 1930 diketahui sebagai periode saat transportasi mesin sudah mulai marak dan diterima oleh banyak masyarakat. Kemudian secara spasial, Kabupaten Kendal menjadi wilayah tujuan pertama SCS yang dibangun jalur kereta api dari arah Semarang. Hal lain yang menjadi pertimbangan, bahwa di Kabupaten Kendal memiliki 2 jalur kereta api dengan fungsi yang berbeda, sehingga menjadi bahasan yang unik untuk dijawab dalam sebuah penelitian sejarah.

Penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif dengan metode penelitian sejarah. Metode penelitian sejarah yaitu metode yang dilakukan dengan berusaha menyelidiki dan menganalisa secara objektif dan sistematis terkait persoalan pada peristiwa masa lalu yang bertujuan untuk menggambarannya. Dalam penelitian ini metode yang digunakan meliputi tahap heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi.

Pada tahap pertama yang dilakukan penulis dalam penelitian ini adalah tahapan heuristik. Tahapan tersebut dilakukan dengan mencari, menemukan, dan mengumpulkan sumber-sumber sejarah yang dibutuhkan sesuai dengan topik bahasan yang akan dikaji. Data yang akan digunakan berasal dari arsip, catatan, dan dokumentasi sejarah tentang SCS dalam kurun waktu 1897 hingga 1930.

Tahap kedua yang dilakukan yaitu tahap kritik sumber. Dalam penelitian ini menggunakan dua jenis, yaitu kritik eksternal dengan memilih sumber data berdasarkan wujud fisiknya dan kritik internal dengan melihat isi dan tingkat kredibilitas sumber. Pada dasarnya dua jenis kritik sumber tersebut dilakukan untuk memilih dan

menghimpun sumber-sumber data yang relevan dan akurat sebagai bukti konkret dalam penulisan bahasan topik penelitian ini.

Lalu tahap ketiga adalah interpretasi atau penafsiran data. Tahap ini dilakukan dengan mengaitkan antara sumber satu dengan sumber lainnya untuk menghasilkan suatu fakta secara utuh. Pada tahap ini, tidak semua fakta yang telah ditemukan dimasukkan ke dalam penulisan, tetapi dipilih terlebih dahulu mana yang sesuai dengan bahasan penelitian ini. Dalam melakukan penafsiran peneliti harus bersikap objektif dan faktual sesuai dengan data yang ditemukan.

Kemudian tahap terakhir dalam penelitian ini, yaitu historiografi. Pada tahap ini penulis melakukan penyusunan dan penulisan kembali dari hasil penafsirannya berdasarkan data yang diperoleh dan sudah melalui proses kritik sumber. Hal tersebut bertujuan agar sebuah karya ilmiah sejarah disajikan dalam bentuk yang bersifat valid dan kredibel dengan susunan kronologis sesuai dengan metodologi penelitian sejarah yang dapat dipertanggung jawabkan.

PEMBAHASAN

Pendirian dan Pembangunan Jalur Kereta Api SCS

Berdiri pada tahun 1895 awal mula keberadaan SCS tidak dapat dilepaskan dari keberadaan SJS (*Semarang Joana Stoomtram Maatschappij*). SJS merupakan perusahaan kereta api kecil (trem) yang jaringan jalurnya melayani dalam Kota Semarang dan antar kota seperti Demak, Pati, dan Juwana.¹⁰ Kereta api kecil atau trem ini memiliki kecepatan sekitar 25-30 km/jam. Kemudian setelah mendapatkan perijinan berdasarkan keputusan gubernur jenderal Hindia Belanda pada tanggal 18 Maret 1881 No. 5, beberapa bulan kemudian Baron van der Goes dan C. L. J. Martens mendirikan SJS pada tanggal 28 September 1881.¹¹ Keberadaan SJS menjadi pelopor jaringan jalur trem uap pertama di Jawa, bahkan menjadi perusahaan kereta api swasta kedua yang berdiri setelah NIS (*Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*) di Hindia Belanda. SJS bersama dengan OJS (*Oost-Java Stoomtram-Maatschappij*), SDS (*Serajoedal Stoomtram Maatschappij*), dan SCS disebut sebagai *Zustermaatschappijen* atau perusahaan saudara karena berdiri dalam satu grup perusahaan yang berbasis di Den Haag.

¹⁰ Ahmad Syahabuddin, "Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS): Jalur Semarang-Juwana Tahun 1881-1910," *Jurnal Prodi Ilmu Sejarah* 4 (2019): 23.

¹¹ M. M. Couvee, *De Tranwegen Op Java: Les Chemins de Fer Economiques de l' ile de Java*. (S. Gravenhage: Koninklijke Bibliotheek, 1907), 35.



Gambar 1. C. L. J. Martens, Direktur pertama SCS

Sumber: Couvee, *De Tramwagen op Jawa: Les Chemins de Fer Economiques de l'Ile de Jawa*. 1907,10

Pasca meninggalnya Baron van der Goes selaku direktur SJS, maka C. L. J. Martens kemudian dilantik pada bulan Juni 1890 menjadi direktur kedua yang sebelumnya menjabat sebagai dewan direksi SJS.¹² Saat berada di posisi tersebut, ia mengambil peran penting untuk mendirikan SCS. Pada mulanya tujuan SCS didirikan sebagai transportasi kereta api kecil (trem) layaknya SJS untuk mengakomodir penumpang di wilayah barat Semarang. Meski demikian adanya peluang dari pabrik-pabrik perkebunan di wilayah yang akan dilalui, kemudian dimanfaatkan SCS menjadi transportasi pengangkut hasil komoditas perkebunan meski dengan basis kereta api kecil atau trem. Kawasan yang dilewati SCS, yaitu Semarang, Kendal, Batang, Pekalongan, Pemalang, Tegal, Brebes, dan Cirebon.

Sejak bulan April 1895, C. L. J. Martens menjadi direktur pertama SCS. Dalam merealisasikan pembangunan jalur kereta api SCS beserta seluruh fasilitas infrastrukturnya, Martens menunjuk C. Groll sebagai kepala kontraktor proyek jalur tersebut. Groll saat itu juga menjadi kepala kontraktor jalur kereta api SDS.¹³ Proyek yang pertama dibangun adalah Stasiun Pendrian di Kota Semarang sebagai stasiun pusat bagi SCS.

¹² *Ibid.*, 36.

¹³ *Ibid.*

Dalam proses pembangunan jalur kereta api SCS rupanya memiliki kendala terutama dana dan izin pembebasan lahan yang akan digunakan sebagai jalur tersebut. Kondisi ini juga dimanfaatkan untuk bernegosiasi dan bekerja sama dengan pabrik-pabrik perkebunan yang dekat dengan sepanjang jalur kereta api SCS. Pada pembangunan jalur dari Tegal hingga Balapulang memanfaatkan jalur kereta api milik JSM (*Javasche Spoorweg Maatschappij*) yang telah diakuisisi oleh direksi *Zustermaatschappijen* akibat mengalami kerugian sejak 1892 dan direncanakan akan digunakan sebagai jalur kereta api SCS. Jalur bekas milik JSM ini kemudian diperbaiki dan menjadi jalur SCS yang sudah siap pakai. Jalur dari Tegal hingga Balapulang memiliki panjang total 24, 5 km.

Pembangunan jalur kereta api SCS dibuat secara perbagian dan secara bertahap yang kemudian disatukan. Pada 2 Mei 1897 jalur dari Stasiun Pendrian hingga Stasiun Kendal berhasil dibuka. Sehari sebelumnya pada 1 Mei 1897, jalur dari Sindanglout hingga Stasiun Prujakan Cirebon sudah selesai dikerjakan, namun keseluruhan jalur Semarang hingga Cirebon belum menyatu. Hingga setelah hampir 2 tahun kemudian jalur dari Semarang hingga Cirebon berhasil diselesaikan, dengan dibukanya jalur Pekalongan hingga Pemalang pada 1 Februari 1899.¹⁴ Saat itu jalur kereta api SCS memiliki panjang seluruh mencapai 323 km, dengan melewati hampir seluruh kawasan pesisir Pantura (Pantai Utara Jawa) bagian barat. Dengan total biaya pembangunan jalur kereta api sudah mencapai f 8.201.705,34 (*delapan juta dua ratus seribu tujuh ratus lima gulden, tiga puluh empat sen*).¹⁵ Dalam kurun waktu setelahnya, jalur SCS semakin berkembang seiring dengan banyaknya perusahaan perkebunan yang bekerja sama dan pembukaan jalur baru. Pada tahun 1914, diketahui SCS telah memiliki jalur kereta api sepanjang 388 km.¹⁶

Tabel 1. Daftar Jalur SCS dari Semarang hingga Cirebon Pada tahun 1886 – 1899.

Jalur	Selesai	Jarak
Tegal - Slawi	22 Agustus 1886	14, 9 km
Slawi - Balapulang	17 November 1886	9,6 km
Sindanglout - Cirebon	1 Mei 1897	13,7 km
Semarang - Kendal	2 Mei 1897	29,6 km
Cileduk - Sindanglout	8 Juli 1897	18,4 km
Losari - Cileduk	10 Oktober 1897	13 km
Kendal - Weleri	1 November 1897	18,5 km
Tegal - Brebes	15 November 1897	12,2 km
Brebes - Losari	8 Mei 1898	27,3 km
Pemalang - Tegal	23 Juni 1898	29,3 km

¹⁴ *Ibid.*, 37.

¹⁵ "Concession der Semarang Cheribon Stroomtram Maatschappij," 1908.

¹⁶ JJG Oegema, *De Stoomtractie Op Java en Sumatra* (Vreeland: Kluwer Technische Boeken B. V. Deventer-Antwerpen, 1982), 46.

Weleri – Pekalongan	1 Desember 1898	49,6 km
Pekalongan – Pemalang	1 Februari 1899	33.8 km

Sumber: Couvee, *De Tramwagen op Jawa: Les Chemins de Fer Economiques de l'le de Jawa*. 1907

Dalam perkembangan selanjutnya SCS menjadi salah satu perusahaan kereta api yang berjaya. Dengan 28 pabrik perkebunan yang dilewati, SCS bahkan dapat bersaing dan menjadi nomor 2 terbesar setelah NIS sebagai perusahaan kereta api terbesar di Pulau Jawa saat itu. Kantor SCS yang mulanya menumpang di Kantor SJS, kemudian membangun kantor pusatnya sendiri di Tegal yang dirancang oleh Henry Maclaine Pont pada tahun 1910. Pemilihan Tegal sebagai lokasi pusat selain posisinya yang berada di tengah jalur Semarang hingga Cirebon, juga dikarenakan aset-aset lama SCS yang dahulunya milik JSM banyak berada disana.

Stasiun Pendrian sebagai stasiun pertama SCS mulai mengalami kerusakan akibat material bangunan yang terbuat dari kayu. Hal ini yang kemudian menjadi pertimbangan bagi SCS untuk membangun stasiun baru. Pada mulanya sempat terjadi rencana untuk memindahkan basis operasional ke Stasiun Jurnatan milik SJS. Rencana ini baru direalisasikan pada tahun 1908, sebagai stasiun sementara SCS dan berdampingan dengan SJS. Kemudian pada tanggal 6 Agustus 1914, Stasiun Poncol dibuka sebagai stasiun scs baru yang ada di Semarang dan dirancang oleh Henry Maclaine Pont. Pont pada masa itu memang ditunjuk sebagai arsitek konstruksi bangunan penting SCS.¹⁷ Penamaan tersebut mengambil pada lokasi stasiun yang berada di sebelah utara Jalan Poncol (*pontjolweg*) atau sekarang Jalan Imam Bonjol. Selain itu penamaan stasiun tersebut juga dianggap berasal dari nama lain benteng Prins Van Orange yaitu *fort pontjol* atau benteng poncol yang berlokasi tidak jauh dari stasiun ini.



Gambar 2. Stasiun Poncol sebagai stasiun baru milik SCS di Semarang.
Sumber: commons.wikimedia.org (Akses 31 Juli 2021)

¹⁷ Michiel van Ballegoijen de Jong, *Spoorwegstations op Java* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1993), 57.

Jalur Kereta Api Pertama di Kabupaten Kendal

Wilayah Kabupaten Kendal mulai menjadi bagian dari jaringan transportasi kereta api, ketika perusahaan kereta api kecil atau trem yaitu SCS (*Semarang Cheribon Stoomstram Maatschappij*) yang menghubungkan Semarang dengan Cirebon dibangun melewati wilayah tersebut. Jalur tersebut mulai dibangun pada tahun 1895 yang dimulai dari Stasiun Pendrikan di Semarang hingga berakhir pada tahun 1889, dengan dibangunnya Stasiun Prujakan di Cirebon. Kabupaten Kendal menjadi jalur kereta api yang dibuka pertama kali oleh SCS di wilayah Karesidenan Semarang. Saat awal pendiriannya, SCS berhasil menyelesaikan jalur fase pertama pada tahun 1897 dari Stasiun Pendrikan hingga Stasiun Kendal melalui jalur kawasan Kota Kendal.¹⁸ Jalur ini memiliki panjang 29,6 km dan berhasil diselesaikan pada 2 Mei 1897. Jalur SCS ini juga dibangun bersebelahan langsung dengan jalan raya pos. Hal ini beralasan karena jalan raya pos merupakan jalur transportasi utama saat itu yang dekat dengan pusat-pusat keramaian masyarakat di Kabupaten Kendal, sehingga dengan mengikuti jalan raya pos, jalur SCS yang saat itu diperuntukan sebagai jalur kereta api kecil atau trem akan lebih efektif dalam mendapatkan penumpang.



Gambar 3. Jalur SCS di sepanjang jalan raya pos di Kabupaten Kendal
Sumber: Jong *Spoorwegestations op Jawa*. 1993, 162

Pembangunan jalur kereta api SCS kemudian dilanjutkan hingga Stasiun Weleri, yang lokasinya masih di wilayah Kabupaten Kendal. Panjang jalur SCS fase kedua tersebut, mencapai 18,5 km. Berbeda dengan jalur sebelumnya yang sebagian besar dibangun sepanjang jalan raya pos untuk menarik penumpang. Jalur antara Stasiun Kendal hingga Stasiun Weleri justru dibangun untuk mengarah ke wilayah distrik yang dekat dengan lokasi pabrik gula, seperti Distrik Patebon, Distrik Pegandon, dan Distrik Gemuh. Hal tersebut yang kemudian di Distrik Pegandon dibangun Stasiun Kalibodri bersamaan dengan pembangunan jalur Stasiun Kendal hingga Stasiun Weleri ini. Pembangunan stasiun Kalibodri di Distrik Pegandon juga beralasan karena tidak jauh

¹⁸ Oegema, *op. cit.*, 34.

lokasinya terdapat pabrik-pabrik gula, seperti Pabrik Gula Gemuh dan Pabrik Gula Puguh. Diketahui sepanjang melewati Distrik Patebon, Distrik Pegandon, dan Distrik Gemuh akan diisi oleh pemandangan perkebunan tebu.

Jalur antara Stasiun Kendal hingga Stasiun Weleri kemudian berhasil di selesaikan dan diresmikan pada tanggal 1 November 1887 jalur SCS Semarang hingga Weleri kemudian diresmikan oleh J. A. Van Delden selaku Kepala Perwakilan Tingkat Karesidenan Semarang Perusahaan Kereta Api SCS. Pada mulanya peresmian ini akan dihadiri oleh C. L. J. Martens selaku Direktur SCS, namun ia meninggal terlebih dahulu pada bulan September 1897.¹⁹ Peresmian ini, juga sekaligus menjadi penanda secara resmi awal mula masuknya transportasi kereta api di Kabupaten Kendal. Dalam pembangunan jalur awal tersebut, juga diikuti dengan selesainya beberapa stasiun yaitu Stasiun Kaliwungu, Stasiun Kendal, dan Stasiun Kalibodri. Perkembangan selanjutnya pada tahun 1910, Kabupaten Kendal juga telah memiliki beberapa stasiun tambahan lainnya seperti Stasiun Alun-alun, Stasiun Patebon, dan Stasiun Pegandon.



Gambar 4. Peresmian Jalur SCS arah Semarang hingga Weleri di Stasiun Kendal.

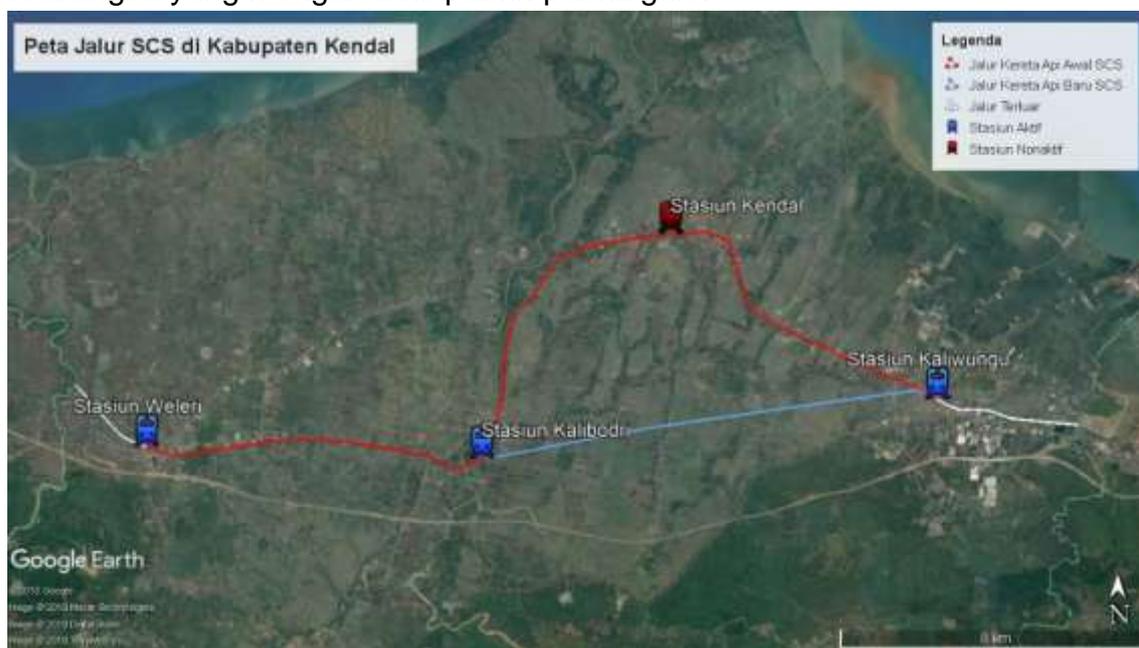
Sumber: Jong *Spoorwegstations op Jawa*. 1993

Pada tahun 1914, SCS berhasil mendirikan jalur baru antara Stasiun Kaliwungu hingga Stasiun Kalibodri. Jalur ini dibangun sebagai percabangan lain yang memotong jalur utama via kawasan Kota Kendal yang dirasa lebih panjang dan demi mempersingkat waktu tempuh perjalanan menuju Semarang. Kereta api yang melalui jalur ini dari arah Stasiun Kaliwungu ataupun Kalibodri, tidak akan melewati Stasiun Kendal, Stasiun Alun-alun, Stasiun Patebon, dan Stasiun Pegandon. Selain itu jalur baru ini dibangun sebagai jalur yang lebih kondusif karena tidak melewati kawasan perkotaan dan keramaian sebagaimana jalur utama.

Jalur kedua antara Stasiun Kaliwungu dengan Stasiun Kalibodri sebenarnya sudah direncanakan sejak keputusan pemerintah Hindia Belanda tanggal 12 Juli 1911

¹⁹ *op. cit.*, 1908.

No.5 terbit. Bahkan sempat ditargetkan pada tanggal 1 November 1911, jalur ini harus sudah jadi dengan menelan biaya 70.000 gulden.²⁰ Namun, pada kurun waktu tersebut saat itu SCS juga sedang membangun beberapa infrastuktur sehingga membuat pekerjaan pembangunan jalur ini baru selesai pada tahun 1914. Jalur ini dibangun dengan tujuan sebagai jalur khusus angkutan hasil komoditas tebu, karena Stasiun Kaliwungu dan Stasiun Kalibodri menjadi stasiun pertemuan atau transisi dengan jalur percabangan yang mengarah ke pabrik-pabrik gula.



Gambar 5. Peta Jalur SCS di Kabupaten Kendal
Sumber: Mirza, 2023

Dinamika Angkutan Penumpang Hingga Komoditas

Jalur dari Stasiun Pendrian hingga Stasiun Kendal yang dibangun sepanjang jalan raya pantura dan menyasar pada pusat-pusat keramaian di Kabupaten Kendal. Diketahui sejak beroperasi di wilayah Kabupaten Kendal pada tahun 1897, SCS telah menerapkan tarifnya yaitu arah Semarang hingga Kendal dan sebaliknya berbiaya 1,25 gulden bagi gerbong kelas 1 dan 0,45 gulden bagi gerbong kelas 2. Lalu tarif Semarang hingga Weleri dan sebaliknya diberikan harga 2 gulden bagi gerbong kelas 1 dan 0,75 gulden bagi gerbong kelas 2.²¹ Bukti kesuksesan SCS di Kabupaten Kendal dapat dilihat dari peta kolonial tahun 1910 yang menunjukkan adanya, Stasiun Alun-alun, Stasiun Kendal, Stasiun Patebon, dan Stasiun Pegandon yang berada diantara jalur dari Stasiun Kaliwungu hingga Stasiun Kalibodri dengan jarak 16 km. Jika dirata-rata maka setiap 3,2 km akan ada stasiun, sehingga hal ini menunjukkan adanya aktivitas mobilisasi penumpang di wilayah Kabupaten Kendal.

²⁰ Departement der Burgerlijke Openbare Werken, *Verzameling van Concessievoorwaarden der Particuliere Spoorwegen en Tramwegen met Machinale Beweegkracht* (Batavia: G.Kolff & Co, 1902), 73.

²¹ De Chef Der Exploitatie, "Semarang Cheribon Stoomtram Mij," *De Locomotief*, 1898.



Gambar 6. Gerbong penumpang milik SCS bernomor seri AB53 dengan pembagian kelas 1 dan 2

Sumber: Couvee, *De Tramwagen op Jawa: Les Chemins de Fer Economiques de l'le de Jawa*. 1907,10

Pembangunan jalur SCS di Kabupaten Kendal selain diperuntukan sebagai transportasi penumpang, digunakan juga untuk angkutan komoditas. Banyak perusahaan pabrik gula yang bekerja sama dengan perusahaan kereta api untuk membangun jaringan rel kereta api. Pabrik-pabrik yang bekerja sama dengan SCS di Kabupaten Kendal yaitu Pabrik Gula Kaliwungu, Pabrik Gula Cepiring, Pabrik Gula Gemuh, Pabrik Gula Puguh, dan Pabrik Kapuk Sumurpitu. Jaringan kereta api yang menghubungkan antara jalur utama dengan pabrik ini yang sekaligus menjadi angkutan bagi para pekerjanya. Diketahui beberapa stasiun yang di Kabupaten Kendal, seperti Stasiun Kaliwungu, Stasiun Patebon, Stasiun Pegandon, Stasiun Kalibodri dan Stasiun Weleri menjadi stasiun pertemuan antara jalur utama SCS dengan jalur percabangan yang mengarah ke pabrik.

Demi memudahkan pengangkutan hasil komoditas, pabrik-pabrik milik perusahaan kolonial memiliki jalur percabangan sendiri yang terhubung dengan jalur kereta api utama. Hal tersebut didukung dengan fasilitas bongkar muat (*losinrichting*) yang terdapat pada bagian ujung jalur kereta api di kawasan pabrik, agar pabrik tidak perlu repot membawa hasil komoditasnya menuju stasiun terdekat. Hasil komoditas ini yang kemudian dikirimkan menuju pelabuhan terdekat. Jalur kereta api SCS menjadi salah satu jalur kereta yang terhubung menuju ke arah Semarang, yang saat itu menjadi kota pelabuhan penting di Jawa bagian tengah, sehingga mempermudah distribusi komoditas gula, yang kemudian akan diekspor melalui pelabuhan Semarang.

Sebelum pembukaan jalur Weleri – Pekalongan pada 1 Desember 1898, jalur SCS di Kabupaten Kendal menjadi transportasi yang hanya difokuskan untuk melayani distribusi menuju Semarang. Hal ini, berkaitan dengan proses pembangunan jalur kereta api SCS yang dibuat secara perbagian agar menyesuaikan jarak antara wilayah dengan pelabuhan terdekat. Diketahui bahwa di Jawa Tengah, selain Semarang yang menjadi pelabuhan terbesar juga terdapat pelabuhan kecil seperti Tegal, Pekalongan,

dan Cirebon.²² Disisi lain pembangunan jalur yang melewati wilayah Batang dianggap menyulitkan karena terletak dekat dengan bibir pantai demi menghindari medan berbukit dan berhutan lebat.



Gambar 7. Fasilitas bongkar muat pada jalur ujung percabangan SCS di Pabrik Gula Kaliwungu.

Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl (Akses 30 Juli 2021)

Sejak tahun 1900an, keberadaan jalur SCS telah mulai mengubah kondisi transportasi yang ada di Kabupaten Kendal. Wilayah ini yang mulanya mengandalkan transportasi darat seperti gerobak sapi, delman, dan angkutan hewan lainnya menjadi tersaingi oleh transportasi darat bermesin yaitu kereta api. Pabrik-pabrik perkebunan yang dahulunya mengandalkan jalan raya pos sebagai jalur akses termudah menuju pelabuhan Semarang, kemudian beralih menggunakan jalur kereta apinya sendiri. Sistem transportasi kereta api ini lebih murah karena dapat membawa komoditas lebih banyak daripada lewat jalan raya, sehingga biaya perjalanan dapat lebih ditekan.²³ Hingga pada tahun 1920, kereta api masih menjadi primadona transportasi bagi masyarakat untuk melakukan aktivitas kehidupan sehari-hari, termasuk berpergian jarak jauh. Hal tersebut juga berkaitan dengan populasi kendaraan bermotor masih berkecukupan di kota-kota besar.

Pada tahun 1921, SCS membuat kebijakan pengurangan jalur hingga menyisakan 222 km. Kebijakan ini sebagai imbas dari keberadaan transportasi kereta api kecil atau trem yang mereka jalankan dirasa tidak efektif dan mengalami penurunan penumpang di beberapa wilayah. Dari kondisi ini, SCS lalu memfokuskan untuk lebih mengembangkan transportasi kereta api yang lebih cepat ketimbang kereta api kecil atau trem.²⁴ Menariknya ketika pada tahun tersebut banyak trem yang dihentikan

²² Hartatik, *op. cit.*, 44.

²³ Suryo Djoko, *Sejarah sosial pedesaan karesidenan Semarang 1830-1900* (Yogyakarta: Pusat Studi Sosial UGM, 1989), 38.

²⁴ "De Spoorbaan der SCS," *De Locomotief*, 1921.

operasinya, justru di Kabupaten Kendal masih beroperasi untuk melayani angkutan penumpang melalui jalur lama antara Stasiun Kaliwungu dengan Stasiun Kalibodri via Kota Kendal. Lalu sedangkan jalur baru Stasiun Kaliwungu yang mengarah langsung ke Stasiun Kalibodri tanpa melawati Kota Kendal, diperuntukan untuk jalur kereta angkutan hasil komoditas dan kereta api yang lebih cepat.

Pada tahun 1923, terjadi depresi ekonomi di Hindia Belanda sebagai dampak dari Perang Dunia I. Harga komoditas saat itu yang pada mulanya tinggi, akibat kebijakan harga bea ekspor yang tinggi dan beberapa negara di dunia menghentikan perdagangan internasional. Masyarakat yang sebagian besar bekerja sebagai buruh perkebunan, sebagian menjadi pengangguran demi memangkas upah produksi. Hal ini yang kemudian berimbas dengan berkurangnya jumlah penumpang transportasi kereta api SCS, terutama penumpang untuk jalur rute pendek. Transportasi jarak pendek menjadi paling menderita karena penurunan kunjungan penumpang.²⁵ Pada tahun 1930, jalur SCS di Kabupaten Kendal masih tetap beroperasi sebagai angkutan penumpang maupun hasil komoditas, khususnya gula meski tidak sebaik tahun-tahun sebelumnya. Pengangkutan hasil komoditas yang terus naik justru berasal dari produksi buah lokal, seperti nanas yang di produksi dari Kabupaten Kendal.²⁶ Dalam kurun waktu 1926 hingga 1929, pengangkutan hasil komoditas buah-buahan mencapai 2 hingga 4 ton pertahun. Belum adanya transportasi mesin angkutan massif di Kabupaten Kendal, selain kereta api milik SCS menjadi alasan utama transportasi ini tetap berjalan hingga masa selanjutnya di tengah kondisi depresi ekonomi.

SIMPULAN

Awal mula berdirinya SCS, ketika C. L. J. Martens kemudian dilantik pada bulan Juni 1890 menjadi direktur SJS dan mengambil peran berdirinya SCS sebagai perusahaan swasta penyedia moda transportasi kereta api kecil (trem) wilayah barat Semarang. SCS mulai membangun jalur kereta api miliknya sendiri sejak tahun 1897 dan dibangun secara bertahap dari masing-masing ujung jalur yaitu Semarang dan Cirebon. Dalam pembangunannya sempat terdapat kendala dana dan izin pembebasan lahan, sehingga menyebabkan SCS bekerja sama dengan pabrik-pabrik perkebunan yang dekat dengan sepanjang jalur kereta api SCS menjadi transportasi pengangkut hasil komoditas perkebunan. Diketahui SCS pada tahun 1914 telah memiliki jalur kereta api sepanjang 388 km, dengan melewati wilayah, yaitu Semarang, Kendal, Batang, Pekalongan, Pemalang, Tegal, Brebes, dan Cirebon.

Kabupaten Kendal sebagai wilayah basis perkebunan di Karesidenan Semarang, mulai memasuki era transportasi kereta api saat SCS membangun jalurnya melewati wilayah tersebut. Pada 2 Mei 1897, SCS berhasil menyelesaikan jalur fase pertama dari Stasiun Pendrikan hingga Stasiun Kendal. Jalur ini yang kemudian menjadi jalur kereta api pertama Kabupaten Kendal. Pasca itu pembangunan jalur SCS di wilayah

²⁵ "Semarang Cheribon Stoomtraam: Onderhandeligen met de Regeering Omirent Exploitatie Contract," *De Telegraaf*, 1924.

²⁶ W. De. Ochse, J.J. and Jong, *Vruchtenhandel en Cultuur in Nederlandsch Indie* (Batavia: Landsdrukkerij, 1931), 78.

ini dilanjutkan hingga Weleri dan diresmikan pada 1 November 1897. Sebagian besar jalur kereta api di Kabupaten Kendal mulanya dibangun mengikuti jalan raya pos, agar lebih efektif mendapatkan penumpang. Hal ini beralasan karena jalan raya pos merupakan jalur transportasi utama saat itu yang dekat dengan pusat-pusat keramaian masyarakat di Kabupaten Kendal. Meski demikian niat awal sebagai angkutan penumpang, justru SCS mengalami perkembangan baik sebagai transportasi hasil perkebunan. Hal tersebut ditandai dengan usaha pembangunan jalur baru tahun 1914 antara Stasiun Bodri dengan Stasiun Kaliwungu, yang memotong jalur utama via kawasan Kota Kendal karena lebih panjang dan untuk mempersingkat waktu perjalanan menuju Semarang. Jalur ini dibangun sebagai jalur khusus angkutan hasil perkebunan tebu, karena kedua stasiun tersebut menjadi stasiun transisi dengan jalur percabangan yang mengarah ke pabrik-pabrik gula. Bahkan pada ujung jalur kereta api di kawasan pabrik tersedia fasilitas bongkar muat (*losinrichting*), sehingga kereta bisa langsung menuju pabrik tanpa harus menuju ke stasiun terdekat untuk pengangkutan.

Perkembangan selanjutnya tahun 1921, SCS melakukan pengurangan jalur yang menyisakan 222 km, akibat transportasi trem yang jalankan sudah tidak efektif dan mengalami penurunan penumpang. Kondisi tersebut, menyebabkan SCS beralih untuk memfokuskan dan mengembangkan transportasi kereta api yang cepat. Meski demikian khusus di Kabupaten Kendal, justru transportasi trem masih dijalankan antara Stasiun Kaliwungu dengan Stasiun Kalibodri via Kota Kendal. Kemudian saat depresi ekonomi mulai terasa pada tahun 1923, terjadi penurunan jumlah penumpang transportasi kereta api SCS, terutama penumpang untuk jalur rute pendek. Hingga sebelum tahun 1930, jalur SCS di Kabupaten Kendal masih tetap beroperasi sebagai angkutan penumpang maupun hasil komoditas. Bahkan sejak tahun 1926, angkutan hasil komoditas berupa buah justru terus mengalami kenaikan pada jumlah angkutan yang dibawa, karena belum tersedianya transportasi mesin angkutan besar lain di Kabupaten Kendal.

DAFTAR PUSTAKA

- Basundoro, Purnawan. *Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Keresidenan Banyumas 1830-1940an*, 2019.
- “Concession der Semarang Cheribon Stroomtram Maatschappij,” 1908.
- Couvee, M. M. *De Tranwegen Op Java: Les Chemins de Fer Economiques de l’île de Java*. S. Gravenhage: Koninklijke Bibliotheek, 1907.
- “De Spoorbaan der SCS.” *De Locomotief*. 1921.
- Departement der Burgerlijke Openbare Werken. *Verzameling van Concessievoorwaarden der Particuliere Spoorwegen en Tramwegen met Machinale Beweegkracht*. Batavia: G.Kolff & Co, 1902.
- Exploitatie, De Chef Der. “Semarang Cheribon Stoomtram Mij.” *De Locomotief*. 1898.
- Handinoto. *Perkembangan Kota Di Jawa Abad XVIII Sampai Pertengahan Abad XX*.

- Diedit oleh Kartika N Nugrahini. Ombak, 2015.
- Hartatik, Endah Sri. *Dua Abad Jalan Raya Pantura - Sejak Era Kerajaan Mataram Islam hingga Orde Baru*. Nurmahera, 2018.
- Ingleson, John. *Buruh, Serikat, dan Politik: Indonesia pada 1920an -1930an*. Tangerang: Marjin Kiri, 2015.
- Jong, Michiel van Ballegoijen de. *Spoorwegstations op Java*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1993.
- Ochse, J.J. and Jong, W. De. *Vruchtenhandel en Cultuur in Nederlandsch Indie*. Batavia: Landsdrukkerij, 1931.
- Oegema, J.J.G. *De Stoomtractie Op Java en Sumatra*. Vreeland: Kluwer Technische Boeken B. V. Deventer-Antwerpen, 1982.
- Permana, Yogie Rey. "Dampak Sosial Ekonomi Dari Perkembangan Stasiun Bandung." *Jurnal Informasi dan Pemodelan Kimia*. Universitas Negeri Yogyakarta, 2019.
- Putra, Agus Alisa, dan Hanantatur Adeswastoto. "Transportasi Publik Dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan." *Jurnal Teknik Industri Terintegrasi* 1, no. 1 (2018): 55–60.
- S.A. Reitsma. *Korte Geschiedenis Der Nederlandsch Indische Spoor En Tramwegen*. Weltevreden: G. Kolff & Co., 1928.
- "Semarang Cheribon Stoomtraam: Onderhandelingen met de Regeering Omirent Exploitatie Contract." *De Telegraaf*, 1924.
- Setiawan, N. "Dampak Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api Yogyakarta-Pundong Terhadap Masyarakat Kotagede Tahun 1917-1942." *Ilmu Sejarah-S1*. Universitas Negeri Yogyakarta, 2017.
- Suryo Djoko. *Sejarah sosial pedesaan karesidenan Semarang 1830-1900*. Yogyakarta: Pusat Studi Sosial UGM, 1989.
- Syahabuddin, Ahmad. "Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS): Jalur Semarang-Juwana Tahun 1881-1910." *Jurnal Prodi Ilmu Sejarah* 4 (2019).