

PEMBANGUNAN DAN PEMELIHARAAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DI REGENTSCHAP PEMALANG MASA KOLONIAL BELANDA

Ilham Nur Utomo

Universitas Diponegoro

Email: ilhamnurutomo@live.undip.ac.id

Abstract

This article aims to uncover the background and dynamics of transportation infrastructure development in the Regentschap Pemalang during the Dutch colonial period. Transportation infrastructure is a vital element supporting community mobility. However, it has often been overlooked in Indonesian historiography, particularly in the context of hinterland regions such as the Regentschap Pemalang. This research employed historical research methods. The findings indicate that transportation infrastructure played a significant role in the social and economic dynamics of the Regentschap Pemalang. Transportation connected Pemalang with other regions, integrating it into the broader transportation network of Java Island. This strategic role underpinned the development and maintenance of transportation infrastructure, particularly land transportation. Roads and railway lines were types of infrastructure that frequently received attention from the colonial government. Nevertheless, such efforts did not always proceed smoothly due to financial constraints and economic disruptions caused by unstable economic conditions.

Keyword: *Regentschap Pemalang, Transportation, Transportation Infrastructure.*

Abstrak

Artikel ini bertujuan mengungkap latar belakang dan dinamika pembangunan infrastruktur transportasi di Regentschap Pemalang masa kolonial Belanda. Infrastruktur transportasi merupakan aspek penting yang mendukung mobilitas masyarakat. Namun, terkadang terabaikan dalam historiografi Indonesia, terutama transportasi di daerah hinterland seperti di Regentschap Pemalang. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi memiliki peran penting bagi dinamika sosial dan ekonomi di Regentschap Pemalang. Transportasi mengoneksikan Regentschap Pemalang dengan daerah-daerah lainnya, sehingga terhubung dengan jaringan transportasi Pulau Jawa. Peran penting tersebut yang melatarbelakangi pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur transportasi, terutama transportasi darat. Jalan raya dan rel kereta merupakan infrastruktur yang sering mendapat perhatian

pemerintah. Namun, upaya tersebut tidak selamanya berjalan lancar karena kondisi keuangan dan guncangan ekonomi akibat perekonomian yang kurang stabil.

Kata kunci: *Infrastruktur Transportasi, Regentschap Pemalang, Transportasi.*

Pendahuluan

Diskursus mengenai pembangunan infrastruktur menguat pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo. Pemerintah memberikan perhatian pada bidang infrastruktur transportasi melalui program pembangunan, di antaranya pembangunan bandara, LRT (*Light Rail Transit*), dan jalan tol (Mawardi, 2023: 57). Sebagian masyarakat merespon program pembangunan tersebut dengan positif dan harapan baik. Namun, di tengah program pembangunan infrastruktur transportasi dan euforia masyarakat dalam merespon pembangunan tersebut, muncul permasalahan tentang efektivitas dan kebermanfaatannya pembangunan tersebut. Misalnya, Bandara Kertajati di Jawa Barat, yang dianggap sepi penumpang (tirto.id).

Pembangunan infrastruktur transportasi modern sebenarnya sudah dilakukan pada masa kolonial Belanda. Pada abad ke-19 hingga awal abad ke-20, pembangunan infrastruktur transportasi dilakukan secara masif di Pulau Jawa. Jalan raya, jembatan, jalur kereta api, dan stasiun merupakan beberapa di antaranya yang menjadi fokus pembangunan pada masa itu. Oleh karena itu, penting untuk melihat masa lalu, bagaimana proses pembangunan infrastruktur transportasi dalam perspektif historis, sebagai dasar untuk menimbang pembangunan yang dilakukan di masa kini dan di masa yang akan datang. Di samping itu, dapat diketahui bahwa fondasi infrastruktur transportasi saat ini sudah dibangun sejak masa lampau.

Transportasi, menurut Yulianti dkk (2020: 228), dibutuhkan untuk mengangkut manusia, barang, dan komoditas perdagangan. Pada masa kolonial Belanda, salah satu tujuan pembangunan infrastruktur transportasi adalah untuk memudahkan akses distribusi ekonomi. Kebijakan-kebijakan seperti Sistem Tanam Paksa, *Agrarische Wet 1870*, dan Politik Etis memiliki kaitan dengan upaya meningkatkan pendapatan pemerintah kolonial Belanda. Jalan-jalan baru dibangun dan diperbaiki, terutama di daerah-daerah yang memiliki potensi ekonomi. Potensi dalam konteks tersebut merujuk pada pertanian dan perkebunan yang menghasilkan komoditas bernilai tinggi. Jaringan transportasi tersebut terhubung dengan kota-kota besar sebagai pusat administratif pemerintah kolonial Belanda.

Sering kali, pembangunan infrastruktur menyoal kota-kota besar dan penting bagi pemerintah kolonial Belanda. Misalnya, Batavia, Semarang, Surabaya, Cirebon, Surakarta, dan Yogyakarta. Kota-kota tersebut dihubungkan oleh jaringan transportasi, baik berupa jalan raya maupun jalur kereta api. Daerah-daerah non-kota besar dianggap sebagai penghubung yang tidak begitu diperhitungkan. Oleh karena itu, perlu untuk mendedah bagaimana kedudukan daerah-daerah non-kota besar dalam jaringan transportasi, terutama mengenai pembangunan infrastrukturnya. Salah satu daerah yang

masuk dalam kategori non-kota besar dan masih “tersisihkan” dalam panggung historiografi Indonesia adalah Regentschap Pemalang.

Regentschap Pemalang merupakan *hinterland* yang terhubung dengan jalur transportasi utama di Pulau Jawa. Namun, posisi strategis tersebut tidak dengan sendirinya membuat Regentschap Pemalang dikenal secara luas. Popularitasnya tidak sementेरeng Tegal dan Pekalongan yang merupakan tetangga terdekat. Pada abad ke-19, Regentschap Pemalang secara administratif masuk dalam wilayah Keresidenan Tegal. Kemudian pada awal abad ke-20, masuk dalam wilayah Keresidenan Pekalongan setelah dilakukan penggabungan Keresidenan Tegal dengan Keresidenan Pekalongan. Meski demikian, pada 1928 hingga 1933, Keresidenan Tegal kembali berdiri sendiri dan kemudian digabung kembali ke dalam wilayah administratif Keresidenan Pekalongan (Staatsblad van Nederlandsch-Indië 1928 No. 344; Regeeringsalmanak voor Nederlandsch-Indië 1933).

Berdasar latar belakang dan permasalahan tersebut, artikel ini bertujuan mengungkap latar belakang dan upaya-upaya pembangunan infrastruktur transportasi di Regentschap Pemalang. Kajian ini berfokus pada periode pemerintah kolonial Belanda, abad ke-19 hingga awal abad ke-20. Pada periode tersebut, berbagai pembangunan dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda untuk mendukung kepentingannya di tanah koloni. Di samping itu, karya sejarah yang membahas mengenai pembangunan infratsuktur di Regentschap Pemalang masih sangat terbatas. Oleh karena itu, artikel ini diharapkan dapat mengisi kekosongan sekaligus memperkaya khazanah historiografi Pemalang periode kolonial Belanda. Meski demikian, artikel ini merupakan studi awal yang masih memerlukan studi lanjutan yang lebih mendalam.

Metode Penelitian

Sejarah merupakan ilmu yang memiliki metode dalam proses kerjanya. Proses kerja tersebut dikenal dengan sebutan metode sejarah. Menurut Wasino dan Hartatik (2020: 11) metode sejarah adalah suatu sistem dari cara-cara yang benar untuk mencapai kebenaran sejarah. Metode sejarah terdiri atas empat tahapan, yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Sumber yang digunakan dalam penelitian ini di antaranya berupa surat kabar, terbitan resmi pemerintah kolonial Belanda, artikel ilmiah, dan buku yang relevan dengan topik yang dikaji. Secara umum, sumber sejarah yang berkaitan dengan Regentschap Pemalang, tergolong sulit ditemukan. Hal tersebut kemungkinan disebabkan oleh kedudukan Regentschap Pemalang yang dianggap kurang menarik pada masa kolonial Belanda. Namun, masih ditemukan sumber-sumber sezaman yang berkaitan dengan Regentschap Pemalang, meskipun bentuk dan jumlahnya terbatas. Kritik sumber dilakukan dengan mengkoroborasikan sumber-sumber yang telah diperoleh untuk mendapatkan data yang kredibel dan reliabel. Pada tahap intepretasi dibantu dengan konsep transportasi serta sarana dan prasarana (infrastruktur) untuk memahami dan menganalisis peristiwa-peristiwa yang disajikan pada sumber yang telah diperoleh. Hasil interpretasi kemudian disintesis pada tahap historiografi.

Hasil dan Pembahasan

Arti Penting Infrastruktur Transportasi

Transportasi membutuhkan dua aspek utama agar dapat berjalan dengan baik, yaitu sarana dan prasarana (infrastruktur). Sarana adalah “segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud atau tujuan” (Tim Penyusun, 2008: 1268). Dalam konteks transportasi, sarana dapat berupa kendaraan yang digunakan atau ditumpangi, seperti bus, motor, mobil, kereta api, dan sejenisnya. Dalam pengertian lain, sarana berfungsi sebagai alat atau peralatan untuk mencapai tujuan tertentu. Sedangkan, prasarana atau disebut pula infrastruktur adalah “segala sesuatu yg merupakan penunjang terselenggaranya suatu proses” (Tim Penyusun, 2008: 554). Prasarana dapat diartikan pula sebagai fasilitas yang tidak bergerak dan dapat bertahan lama sebagai elemen dasar untuk melancarkan dalam mencapai tujuan. Beberapa contoh prasarana dalam bidang transportasi yaitu jalan raya, rel kereta api, terminal, stasiun, dan sejenisnya.

Sarana dan prasarana transportasi selalu diperlukan di setiap daerah. Dalam konteks historis, Pesisir Utara Jawa memiliki peran penting dalam dinamika sosial, ekonomi, dan politik sebelum datangnya bangsa Barat. Bahkan, sejak masa prakolonial, pesisir utara Jawa merupakan salah satu kawasan pesisir yang paling dinamis di Kepulauan Nusantara (Sulistiyono dkk, 2021: 79). Kedudukan tersebut, tidak terlepas dari ketersediaan sarana dan prasarana transportasi di Pesisir Utara Jawa dan terus berlanjut hingga masa kedatangan bangsa Barat.

Pada masa kolonial Belanda, beroperasi beberapa pelabuhan di dekat Regentschap Pemalang yang menjadi pintu ekspor dan impor. Tegal dan Pekalongan adalah pelabuhan terdekat dari Regentschap Pemalang. Kemudian Pelabuhan Semarang yang relatif lebih jauh dari dua pelabuhan tersebut juga menampung komoditas ekspor yang dihasilkan dari Regentschap Pemalang. Menurut Zuhdi (2016: 29), kegiatan pelabuhan tidak semata-mata ditentukan oleh pertumbuhan ekonomi, tetapi juga dukungan infrastruktur dan kebijakan pemerintah. Dalam hal ini, infrastruktur transportasi memiliki peran penting yang menghubungkan pusat penghasil komoditas perdagangan ke pelabuhan-pelabuhan. Oleh karena itu, infrastruktur jalan raya dan rel kereta api memiliki peran penting dalam dinamika ekonomi di Hindia Belanda.

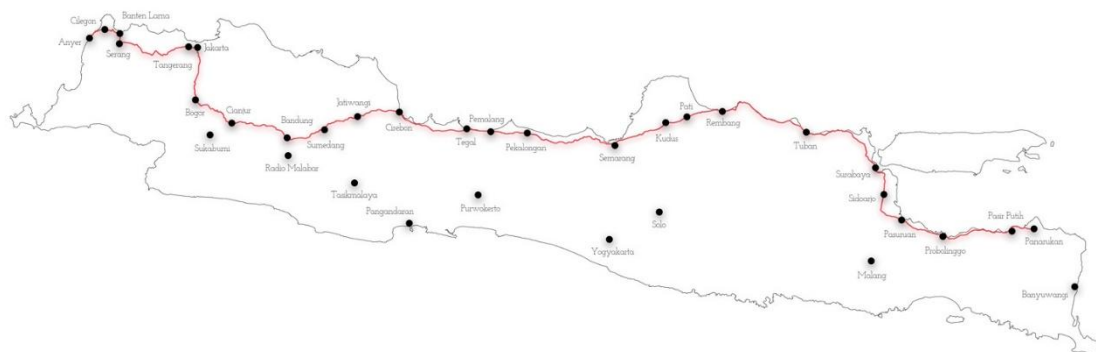
Setiap tahun, pemerintah kolonial Belanda mengalokasikan dana untuk pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur transportasi. Pemerintah kolonial Belanda juga memonopoli transportasi barang dan penumpang, sebelum diterapkan kebijakan *Agrarische Wet 1870* (Higginson, 2025: 184). Setidaknya, bagi pemerintah kolonial Belanda, transportasi tidak hanya penting dalam aspek distribusi ekonomi dan mobilisasi masyarakat, tetapi juga dalam aspek politik dan militer yang berkaitan dengan kekuasaan. Hal tersebut dapat diketahui dengan mengkaji rute jalan raya atau kereta api yang terhubung dengan kota-kota atau daerah-daerah yang merupakan pusat pemerintahan. Misalnya, rute Jalan Raya Pos yang di antaranya menghubungkan Batavia–Cirebon–Pekalongan–Semarang. Daerah tersebut tidak hanya penting dalam bidang ekonomi, tetapi juga penting secara politis.

Selain bagi pemerintah kolonial Belanda, infrastruktur transportasi tentu memiliki arti penting bagi perusahaan swasta yang bergerak pada bidang transportasi. Di Regentschap Pemalang, berdiri perusahaan-perusahaan jasa transportasi. Dua di antaranya perusahaan bus bernama Alo dan Himalaya. Dua perusahaan tersebut melayani beberapa trayek, salah satunya Pekalongan–Comal–Pemalang–Suradadi–Tegal (Hartatik, 2018: 160). Selain itu, berdiri perusahaan jasa kereta api, S.C.S. yang mengoperasikan kereta api rute Semarang–Cirebon.

Jalan Raya dan Jembatan

Jalan raya merupakan infrastruktur penting di Pulau Jawa yang diperhatikan oleh otoritas lokal sebelum kedatangan bangsa Barat ke Nusantara. Peran penting jalan raya di Pesisir Utara Jawa sudah terlihat pada masa Kerajaan Mataram Islam. Menurut Hartatik (2018: 49), jalan di Pesisir Utara Mataram berperan dalam mobilisasi manusia, penghubung antara wilayah pedalaman dan pelabuhan. Pada masa kekuasaan VOC (*Vereenigde Oost-indische Compagnie*) hingga pemerintah kolonial Belanda, jalan raya tetap memiliki peran penting. Menurut Higginson, seorang pelancong yang mengunjungi Pulau Jawa pada abad ke-19, mengungkapkan bahwa jalanan di Pulau Jawa berkualitas bagus dan dibangun dengan biaya mahal, melibatkan banyak tenaga kerja (Higginson, 2025: 105).

Pada abad ke-19, ketika aktivitas ekonomi meningkat akibat penetrasi pemerintah kolonial Belanda, perhatian terhadap jalan raya semakin menguat. Gubernur Jenderal Daendels mengupayakan pembangunan Jalan Raya Pos (*de Grootte Pos*) di Pulau Jawa. Jalan tersebut tidak sepenuhnya dibangun baru, melainkan sebagian besar memanfaatkan jalan yang sudah ada (Hartatik, 2016: 160), terbentang dari Anyer hingga Panarukan, melintasi banyak daerah di sepanjang Pulau Jawa. Namun, proyek ambisius Daendels tersebut tidak luput dari kritik. Seorang pelancong asal Inggris, Thomas H. Reid, menyebutkan bahwa metode atau cara Daendels memimpin tidak disetujui oleh Stamford Raffles. Ia juga menyebutkan bahwa proyek pembangunan Jalan Raya Pos memakan korban sebanyak 12.000–20.000 jiwa (Reid, 2025: 22).



Gambar 1. Jalan Raya Pos.

(Sumber: <https://erickampherbeek.nl/jalan-raya-pos/>)

Regentschap Pemalang termasuk daerah yang dilintasi Jalan Raya Pos, yang letaknya berada di wilayah pesisir, dekat dengan pantai (Middel, 1894: 20). Jalan Raya Pos di Regentschap Pemalang menghubungkan Tegal dan Pekalongan. Letak jalan menuju dua kota tersebut berada di tepi laut (Candranegara V, 2024: 64). Meski dikenal sebagai jalur penting di Pulau Jawa, Jalan Raya Pos tidak jarang mengalami kerusakan karena terjangan banjir. Pemerintah harus menanggung dampak banjir dengan mengeluarkan dana untuk melakukan perbaikan atau pembangunan ulang jalan dan jembatan. Jalan Raya Pos termasuk yang sering terendam banjir di Regentschap Pemalang (Utomo, 2020: 55).

Pada 1847, banjir merendam sebagian wilayah Regentschap Pemalang. Hujan deras menyebabkan Sungai Comal, Sungai Sragi, dan Sungai Laijangan meluap, beberapa areal persawahan dan beberapa areal perkebunan tebu milik Pabrik Gula Comal terendam banjir. Bahkan, beberapa jembatan besar antara Pemalang dan Tegal rusak parah (Javasche courant, 17 Februari 1847). Kerusakan jembatan akibat banjir masih ditemukan pada tahun-tahun berikutnya. Pemerintah mengambil upaya perbaikan pada jembatan-jembatan yang rusak di Jalan Raya Pos. Salah satunya pada 1848, perbaikan jembatan dilakukan dengan pengiriman material yang dibutuhkan untuk Jembatan Krasak dan Taman yang terletak di Jalan Raya Pos dari Pemalang ke Comal (Nederlandsche staatscourant, 21 Desember 1848).

Meski sudah dilengkapi drainase berupa selokan untuk mengalirkan air (Carpenter, 2025: 86), Jalan Raya Pos tidak terhindar dari banjir. Permukaan jalan sering rusak karena terendam banjir. Pada 1904, Residen Pekalongan, diberi wewenang anggaran sebanyak f 3600 untuk pembelian kerikil sebagai bahan material pemeliharaan Jalan Raya Pos dari Tegal hingga Pemalang (Bataviaasch nieuwsblad, 11 Maret 1904). Kemudian, pemeliharaan jalan sepanjang 35,5 km, meliputi perbatasan Kota Pekalongan–Pemalang–perbatasan Tegal dilakukan pada 1930 hingga 1932, dengan total biaya sebanyak f 70.267 (Hartatik, 2018: 129). Penggelontoran dana untuk perbaikan jalan tentu bukan hal mudah, karena pada tahun 1930-an, Hindia Belanda dihantam depresi ekonomi, yang menyebabkan kondisi keuangan pemerintah dan perusahaan-perusahaan swasta mengalami kemerosotan.

Pemeliharaan pada jalan-jalan yang berada dalam tanggung jawab pemerintah daerah Regentschap Pemalang juga diupayakan. Meski tergolong jalan kecil, tetapi berperan penting menghubungkan daerah pedalaman ke pesisir, serta membantu mobilisasi masyarakat. Misalnya, pada 1930-an, pemerintah mengeluarkan dana untuk pemeliharaan beberapa jalan dan drainase di Distrik Pemalang (Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië, 29 Desember 1937). Dana tersebut dikeluarkan berdasar keputusan Regentschapraad Pemalang dan Bupati Pemalang.

Tidak hanya pemeliharaan, dilakukan pembangunan jalan di wilayah Regentschap Pemalang. Pada 1930-an, pembangunan jalan Belik–Bobotsari berhasil diselesaikan. Jalan tersebut menghubungkan Regentschap Pemalang dengan Regentschap Purbalingga dan mempermudah akses dari wilayah pegunungan ke pesisir di utara. Peresmian dan perayaan digelar pada 1937, dihadiri para pejabat dan penduduk setempat. Namun,

Gubernur Provincie Midden Java tidak dapat hadir setelah mengirimkan surat ketidakhadiran pada menit-menit terakhir karena tidak enak badan (De Indische courant, 16 Agustus 1937).

Rel Kereta Api dan Stasiun

Revolusi industri telah memacu perkembangan teknologi di berbagai bidang, termasuk transportasi kereta api. Hampir di seluruh dunia, yang terkoneksi dengan industrialisasi global melakukan upaya-upaya modernisasi yang bertujuan mempercepat aktivitas industri. Kereta api merupakan salah satu sarana transportasi penting yang berfungsi mengangkut barang atau manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan waktu tempuh relatif cepat. Menurut Geise (1959: 75), “railway can basically be regarded as a combination of technical devices and specialized personnel which is designed to provide overland transportation of freight and passengers according to established schedules and at specified standard rates.”

Jika dilihat berdasar sistem operasionalnya, kereta api merupakan sarana transportasi yang relatif membutuhkan infrastruktur kompleks. Pada masa kolonial Belanda, secara sederhana infrastruktur kereta api setidaknya terdiri atas rel kereta api dan stasiun. Rel kereta api atau jalur kereta api adalah konstruksi landasan khusus untuk kendaraan dengan tenaga gerak yang disebut lokomotif dan rangkaiannya atau gerbong (Rahmayani & Listiana, 2022: 90). Gagasan pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda, muncul pada abad ke-19. Pembangunan dipelopori oleh perusahaan swasta, *Naamlooze Venootschap Nederlandsh-Indische Spoorweg Maatschappij* (NV NISM), yang mendapat konsesi dari pemerintah kolonial Belanda dan memulai pembangunan pada 1864 (Mulyana, 2017: 67).

Kereta api kemudian berkembang menjadi sarana transportasi yang banyak digunakan pihak swasta untuk keperluan distribusi dan diminati pula oleh masyarakat karena waktu tempuh kereta api yang relatif singkat. Jalur-jalur baru dibangun, rute kereta api semakin beragam, sehingga aksesibilitas antardaerah semakin mudah. Di Regentschap Pemalang, jalur kereta api beserta sarananya dikelola oleh *Semarang–Cheribon Stoomtram* (S.C.S) *Maatschappij*. S.C.S. mendapat persetujuan pemerintah untuk membangun jalur kereta api pada 7 Desember 1893 (Yuliati, 2009: 43). Pembangunan rel yang melintasi Regentshap Pemalang terbagi atas dua tahap, yaitu Pekalongan–Pemalang (33,8 km) dan Pemalang–Tegal (29,3 km). Masing-masing tahap tersebut resmi beroperasi mulai 1 Februari 1899 dan 23 Juni 1898 (Weijerman, 1904: 92). Lebar rel kereta api S.C.S. adalah 1.067 mm. Lebar yang sama dengan rel *Semarang–Joana Stoomtram* (S.J.S) *Maatschappij*.

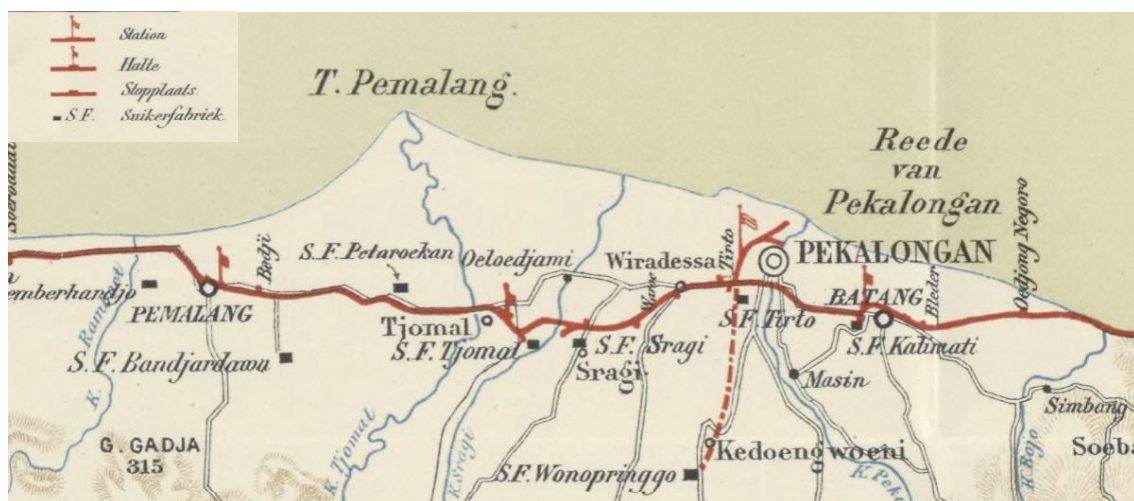
Pada perkembangannya, S.C.S. tumbuh menjadi perusahaan jasa transportasi yang berpengaruh besar di sepanjang pesisir Semarang–Cirebon. Jalur kereta api mereka terhubung dengan pabrik-pabrik gula di Regentshap Pemalang, yaitu Pabrik Gula Sumberharjo, Banjardawa, Petarukan, dan Comal. Dalam jaringan yang lebih luas, kereta api terhubung dengan pelabuhan dan terlibat kegiatan di dalamnya (Sulistiyono, 2003: 105). Hal tersebut menguatkan S.C.S. sebagai perusahaan yang tidak hanya melayani

pengangkutan secara konvensional, tetapi juga secara langsung mengakomodasi kepentingan industri.

Pada masa kolonial Belanda, stasiun kereta api dibedakan berdasar tingkat pelayanan, yaitu *station*, halte, dan *stopplaats* (Hermawan, 2015). *Station* adalah stasiun besar, dengan fasilitas dan pelayanan yang paling lengkap. Berbeda dengan *station*, halte merupakan stasiun kecil. Secara fungsi, halte memiliki kesamaan dengan *station*, akan tetapi berbeda pada aspek ukuran dan kelas (Gustiani dkk, 2025: 5). Halte cenderung berukuran lebih kecil dari stasiun dan pelayanan cenderung terbatas. Sedangkan *stopplaats* adalah tempat pemberhentian kereta api. Secara bentuk dan fasilitas yang dipresentasikan, *stopplaats* dikategorikan lebih sederhana dan terbatas dibanding *station* dan halte.

S.C.S. membangun halte dan *stopplaats* di beberapa titik di Regenschap Pemalang. Pada 1913, beroperasi halte di Pemalang dan Comal. Kemudian, beroperasi *stopplaats* di Beji. Berdasar laporan perjalanan yang diwartakan dalam surat kabar tahun 1917, di Petarukan belum beroperasi *station* dan halte, akan tetapi terdapat *stopplaats* (De Preanger-bode, 30 Maret 1917). Pada awal 1915, S.C.S. melakukan perombakan dengan mengeluarkan jadwal kereta api terbaru, serta mengoperasikan halte baru di Comal. Status *Stopplaats* Petarukan juga ditingkatkan menjadi halte (Bataviaasch nieuwsblad, 14 Januari 1920).

Pada perkembangannya, dibangun *stopplaats* baru di Tanjungsari. Namun operasionalnya dihentikan bersamaan dengan pengoperasian *stopplaats* baru pada 1921 (Bataviaasch nieuwsblad, 17 September 1921). *Stopplaats* baru tersebut terletak di Pelutan, berjarak tidak jauh dari Tanjungsari. Selain halte dan *stopplaats* yang telah disebutkan, terdapat satu *stopplaats* di Regentschap Pemalang bagian timur, yaitu *Stopplaats* Cibiyuk (De Indiër, 15 Juni 1917). Pengoperasian dan pembangunan halte dan *stopplaats* di Regentschap Pemalang cenderung dinamis, mengikuti dinamika transportasi yang berlangsung kala itu.



Gambar 2. Jalur Kereta Api S.C.S. di Regenschap Pemalang, 1913.

(Sumber: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/>)

Guna menjaga kelancaran operasional kereta api, S.C.S. melakukan perawatan atau perbaikan rel kereta api. Tantangan utama dalam perawatan rel kereta api adalah letak jalur yang berada di pesisir menyebabkan rel kereta api rawan terendam banjir. Dalam beberapa kasus, rel kereta api S.C.S. di Regentschap Pemalang diterjang banjir. Beberapa di antaranya terjadi pada 1908, 1913, dan 1916 (Utomo, 2020: 55; De Java-Post, 14 Februari 1913; Bataviaasch nieuwsblad, 01 Februari 1916). Banjir yang sering terjadi telah memaksa S.C.S. melakukan perbaikan mendesak dengan mengeluarkan dana perbaikan.

Simpulan

Transportasi darat di Regentschap Pemalang memasuki fase baru pada masa kolonial Belanda melalui upaya-upaya pembangunan dan modernisasi infrastruktur. Pembangunan infrastruktur transportasi dilatarbelakangi oleh faktor ekonomi (industri) dan politik. Infrastruktur dan sarana transportasi mengoneksikan Regentschap Pemalang dengan banyak daerah penting di Pesisir Utara Jawa, di antaranya Tegal, Pekalongan, dan Semarang. Selain itu, memudahkan distribusi ekonomi dan mobilitas sosial. Kedudukan tersebut menjadikan Regentschap Pemalang sebagai “jembatan penghubung” di Pesisir Utara Jawa. Namun, pembangunan dan pengoperasian infrastruktur transportasi tersebut menghadapi tantangan kerusakan karena bencana banjir dan memburuknya kondisi keuangan pemerintah kolonial Belanda serta perusahaan-perusahaan swasta akibat depresi ekonomi 1930-an. Meskai demikian, pemerintah Regentschap Pemalang melalui regentschapraad berusaha menganggarkan dana untuk pembangunan dan perawatan infrastruktur transportasi, begitu pula dengan perusahaan kereta api S.C.S. Perhatian dan perkembangan pesat pada infrastruktur jalan raya dan kereta api, menandakan transportasi darat lebih dominan di Regentschap Pemalang dibanding transportasi air.

Bibliografi

- Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië, 29 Desember 1937.
Bataviaasch nieuwsblad, 11 Maret 1904.
Bataviaasch nieuwsblad, 01 Februari 1916.
Bataviaasch nieuwsblad, 14 Januari 1920.
Bataviaasch nieuwsblad, 17 September 1921.
Candranegara V, R.M.A.A. (2024). *Perjalanan Arya Purwalelana Mengelilingi Jawa (1860–1875)*. Semarang: Sinar Hidoep.
Carpenter, F.G. (2025). *Kehidupan Seharian-hari di Jawa dan Hindia Timur Era Kolonial: Mulai Jawa, Sumatra, Sulawesi, Maluku, Nugini, Kalimantan, dan Semenanjung Melayu*. Yogyakarta: IRCiSoD.
De Indiër, 15 Juni 1917.
De Indische courant, 16 Agustus 1937.
De Java-Post, 14 Februari 1913.
De Preanger-bode, 30 Maret 1917.
Geise, J. (1959). What Is a Railway?. *Technology and Culture*, 1(1), 68–77.
Gumiwang, R. (2019). Bandara Kertajati Sepi, Berapa Uang yang “Dibakar”?
<https://tirto.id/bandara-kertajati-sepi-berapa-uang-yang-dibakar-dlRX>

- Gustiani, D., Kusdiana, A., & Purnama, A. (2025). Stasiun Kereta Api Tempo Dulu: Perkembangan Stasiun Cimahi Masa Kolonial Belanda 1884-1942. *Priangan: Journal of Islamic Sundanese Culture*, 4(1), 1–12.
- Hartatik, E.S. (2016). Perkembangan Jalan Raya di Pantai Utara Jawa Tengah Sejak Mataram Islam hingga Pemerintahan Daendels. *Paramita: Historical Studies Journal*, 26 (2), 155-165. <http://dx.doi.org/10.15294/paramita.v26i2.7177>
- Hartatik, E.S. (2018). *Dua Abad Jalan Raya Pantura: Sejak Era Mataram Islam hingga Orde Baru*. Bantul: Nurmahera.
- Hermawan, I. (2015). Penempatan Perhentian Kereta Api pada Jalur Rangkasbitung–Labuan. *PURBAWIDYA: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkeologi*, 4(2), 137-149.
- Higginson, S.J. (2025). *Jawa Zamrud Khatulistiwa: Catatan Perjalanan tentang Alam, Manusia, Sejarah, dan Budaya Jawa yang Menakjubkan*. Yogyakarta: IRCiSoD.
- Javasche courant, 17 Februari 1847.
- Mawardi, R.A. (2023). Dilema Pembangunan di Indonesia: Analisis Mengenai Dampak dan Implikasi Kebijakan Pembangunan Era Presiden Joko Widodo. *Jurnal Mengkaji Indonesia*, 2(1), 39–62. <https://doi.org/10.59066/jmi.v2i1.246>
- Middel, R.B. (1894). *De Residentiën van Java*. Rotterdam: Nijgh & van Ditmar.
- Mulyana, A. (2017). *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Yogyakarta: Ombak.
- Nederlandsche staatscourant, 21 Desember 1848.
- Rahmayani, A. & Listiana, D. (2022). Antara “Ide Kemajuan” Kolonial dan Realitas Lingkungan: Jalan Raya dalam Pembangunan Prasarana Perhubungan di Pesisir Barat Kalimantan. *Handep Jurnal Sejarah dan Budaya*, 6(1), 85–106.
- Regeeringsalmanak voor Nederlandsch-Indië 1933.
- Reid, T.H. (2025). *Melintasi Khatulistiwa: Perjalanan Peleisir ke Tanah Jawa*. Yogyakarta: IRCiSoD.
- Staatsblad van Nederlandsch-Indië 1928 No. 344.
- Sulistiyono, S.T. (2003). *The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s–1970s*. Disertasi. Universiteit Leiden.
- Sulistiyono, S.T., Rinardi, H., & Rochwulaningsih, Y. (2021). Capitalism Expansion and Local Adaptation: Maritime Trade Network on the North Coast of Java During the Early Modern Period. *Jebat: Malaysian Journal of History, Politics & Strategic Studies*, 48(1), 71-95.
- Tim Penyusun. (2008). *Kamus Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Bahasa, Departemen Pendidikan Nasional.
- Utomo, I.N. (2020). *Banjir di Pemalang Masa Kolonial Abad Ke-20*. Prosiding Balai Arkeologi Jawa Barat, 4(1), 49–58. <https://doi.org/10.24164/prosiding.v4i1.5>
- Wasino & Hartatik, E.S. (2020). *Metode Penelitian Sejarah: Dari Riset hingga Penulisan*. Bantul: Magnum Pustaka Utama.
- Weijerman, A.W.E. (1904). *Geschiedkundig Overzicht van het Ontstaan der Spoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië*. Batavia: Javasche Boekhandel & Drukkerij.
- Yuliati, D. 2009. *Menuju Kota Industri: Semarang pada Era Kolonial*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Yuliati, D., Susilowati, E., & Suliyati, T. (2020). *Riwayat Kota Lama dan Keunggulannya sebagai Warisan Dunia*. Semarang: Sinar Hidoep.
- Zuhdi, S. (2016). *Cilacap (1830-1942): Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Yogyakarta: Ombak.